

ingediend op **1621** (2022-2023) – Nr. 1
10 maart 2023 (2022-2023)

Verslag van de hoorzittingen en gedachtewisseling

namens de Commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan
uitgebracht door Wim Verheyden en Willem-Frederik Schiltz

over de klimaatmaatregelen in de transportsector

Samenstelling van de Commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan:

Voorzitter: Andries Gryffroy.

Vaste leden:

Allessia Claes, Arnout Coel, Andries Gryffroy, Rita Moors, Philippe Muyters;

Leo Pieters, Sam Van Rooy, Wim Verheyden;

Robrecht Bothuyne, Peter Van Rompuy;

Steven Coenegrachts, Willem-Frederik Schiltz;

Staf Aerts, Chris Steenwegen;

Bruno Tobback.

Plaatsvervangers:

Inez De Coninck, Annick De Ridder, Sofie Joosen, Freya Perdaens, Kris Van Dijck;

Adeline Blancquaert, Bart Claes, Carmen Ryheul;

Stijn De Roo, Koen Van den Heuvel;

Tom Ongena, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Mieke Schauvliege;

Els Robeyns.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Hoorzitting van 16 januari 2023.....	4
1.	Toelichting door Frank Van Thillo (MORA)	4
2.	Toelichting door Michel Martens (Mobia)	8
3.	Toelichting door Philippe Degraef (Febetra)	12
4.	Toelichting door Stéphane Jacobs (transitiemanager Clean Power for Transport)	14
5.	Vragen van de leden	17
6.	Antwoorden van de sprekers	19
7.	Replieken en aanvullende antwoorden	21
II.	Hoorzitting van 20 januari 2023.....	23
1.	CO ₂ -neutrale brandstoffen	23
1.1.	Toelichting door Benjamin Cuyt (P1 Performance Fuels).....	23
1.2.	Vragen van de leden	24
1.3.	Antwoorden van Benjamin Cuyt	26
2.	EV-laadinfrastructuur in appartementsgebouwen	28
2.1.	Toelichting door Jürgen Van Strydonck (Unie van Syndici)	28
2.2.	Vragen van de leden	29
2.3.	Antwoorden van Jürgen Van Strydonck	30
3.	Autodelen	31
3.1.	Toelichting door Jeffrey Matthijs (Autodelen.net)	31
3.2.	Vragen van de leden	32
3.3.	Antwoorden van Jeffrey Matthijs	33
4.	Verduurzaming van de maritieme transportketen.....	34
4.1.	Toelichting door Koen Cuypers (Port of Antwerp-Bruges)	34
4.2.	Vragen van leden.....	36
4.3.	Antwoorden van Koen Cuypers	37
5.	Duurzame stedelijke logistiek	38
5.1.	Toelichting door Bart Dumoulin (Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek)	38
5.2.	Vragen van de leden	40
5.3.	Antwoorden van Bart Dumoulin	40
III.	Gedachtewisseling van 17 februari 2023	41
1.	Verslag van de hoorzittingen door de verslaggevers	41
2.	Toelichting door minister Lydia Peeters	50
3.	Vragen van leden.....	52
4.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	54
5.	Replieken en bijkomende antwoorden	56
	Gebruikte afkortingen	58
	Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document om www.vlaamsparlement.be	

Het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 2021-2030 vormt de basis voor het Vlaamse energie- en klimaatbeleid. In maart 2022 richtte het Vlaams Parlement een Commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan op, die zich buigt over de door de Vlaamse Regering goedgekeurde visienota's over het energie- en klimaatbeleid en over de opvolging van het VEKP.

Op 16 en 20 januari 2023 hield de commissie hoorzittingen over de klimaatmaatregelen in de transportsector.

De hoorzitting van 16 januari 2023 vond plaats in aanwezigheid van:

- Frank Van Thillo (algemeen adviseur Mobiliteitsraad van Vlaanderen);
- Michel Martens (directeur Kenniscentrum FEBIAC, namens Mobia);
- Philippe Degraef (directeur Febetra);
- Stéphane Jacobs (transitiemanager Clean Power for Transport, Departement Mobiliteit en Openbare Werken).

De hoorzitting van 20 januari 2023 vond plaats in aanwezigheid van:

- Benjamin Cuyt (sales and partnerships representative P1 Performance Fuels);
- Jürgen Van Strydonck (vertegenwoordiger Unie van Syndici);
- Jeffrey Matthijs (coördinator Autodelen.net);
- Koen Cuypers (adviseur Mobiliteit, Port of Antwerp-Bruges);
- Bart Dumoulin (coördinator Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek).

Op 17 februari 2023 brachten de verslaggevers een synthese van de hoorzittingen. Daarna volgde een gedachtewisseling in aanwezigheid van Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De presentaties van de sprekers zijn te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze vergaderingen werden als hybride vergadering georganiseerd.)

I. Hoorzitting van 16 januari 2023

1. Toelichting door Frank Van Thillo (MORA)

De MORA, de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, vertegenwoordigt 72 organisaties uit het mobiliteitsmiddenveld, stelt *Frank Van Thillo*. Zijn uiteenzetting is gebaseerd op adviezen die het formele adviesproces hebben doorlopen, en waarover binnen die organisaties consensus is. Als er over een bepaald onderwerp geen consensus is, zal hij dat vermelden.

1.1. Advies bijzondere Klimaatcommissie 2016

In juni 2016 bracht de MORA op vraag van de bijzondere Commissie voor de Opvolging van het Klimaatbeleid in Vlaanderen van het Vlaams Parlement advies uit over het transportbeleid.¹ Die adviesvraag zorgde voor een zekere dynamiek binnen de MORA. De raad benoemde de drie pijlers voor het klimaatbeleid in de transportsector: vermijden, verschuiven en verschonen. Ook werd in dat advies gepleit voor een integrale benadering van het transportbeleid, over beleidsdomeinen heen, en voor een degelijke evaluatie van mobiliteitsmaatregelen.

Later dat jaar keurde het Vlaams Parlement een resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid goed (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/1). Die resolutie bevatte onder meer een pleidooi voor een integraal Vlaams mobiliteitsplan. De

¹ <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/nieuws/mora-geeft-advies-bijzondere-klimaatcommissie-vlaams-parlement>

kilometerheffing voor vrachtwagens moest geëvalueerd worden en er werd nagedacht over een budgetneutrale kilometerheffing voor andere vervoersmodi.

1.2. Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030

Vervolgens duurde het enkele jaren tot er een eerste VEKP kwam. De tijd en de manier waarop dat tot stand is gekomen, heeft voor een breuk in de dynamiek op het vlak van de verduurzaming van de mobiliteit gezorgd, betreft Frank Van Thillo. Er zaten weinig concrete actiemaatregelen in, die bovendien niet gekoppeld waren aan reductiedoelstellingen.

Zo stond de studie naar een uitbreiding van de kilometerheffing nog in de ontwerpversie van het NEKP, die na het Overlegcomité aan de Europese Commissie werd bezorgd. Maar in het definitieve VEKP en het NEKP bleek die kilometerheffing, of elke vorm van beprijzing, verdwenen.

De spreker erkent wel dat het plan ook positieve elementen bevatte, zoals het uitwerken van het fietsbeleid en de fietsnetwerken.

1.3. 'Fit for 55' als gamechanger

Fit for 55, het EU-plan voor een groene transitie, was volgens Frank Van Thillo een gamechanger voor het maatschappelijk debat. De MORA bracht in 2021 advies uit over Fit for 55² en 'Clean Power for Transport'³. Dat bracht een dynamiek teweeg waarbij alle partners van de MORA erkenden dat elektrificatie, zeker voor de personenmobiliteit, de te bewandelen weg was, en dat daarover duurzame keuzes moesten worden gemaakt.

De MORA bracht ook een Mobiliteitsverslag uit over het goederenvervoer en logistiek.⁴ Daarin noemde de raad klimaatneutraliteit een ethische verplichting. De MORA vroeg aan de Vlaamse Regering om de Europese mobiliteitsvoorstellen ten volle te steunen, en consequent door te trekken naar het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De reactie van de Vlaamse Regering op de MORA-adviezen over Fit for 55 was niet echt enthousiast, stelt de spreker.

1.4. Visienota's Vlaamse Regering

In november 2021 keurde de Vlaamse Regering de visienota met bijkomende maatregelen Klimaat en de visienota Fit for 55 goed. De MORA is tevreden met een aantal van de maatregelen in die visienota's, zoals de snellere vergroening van het openbaar vervoer, de aanstelling van een transitie-manager elektrificatie aangesteld, een versnelde installatie van publieke en semipublieke laadinfrastructuur en de einddatum voor de verkoop auto's met verbrandingsmotor, in 2029.

Frank Van Thillo wil met die chronologie aantonen dat er al enige tijd geleden ambitieuze voorstellen zijn gelanceerd. Hij stelt echter vast dat die voorstellen tot nu toe niet echt als hefboom worden gebruikt om verandering te bewerkstelligen. Al te vaak worden tussen regeerperiodes voorstellen terzijde geschoven. Hij geeft het voorbeeld van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, die volgens hem gedegradeerd werd tot een managementactiviteit van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Ook de voortgangsrapportage van het VEKP geeft een wisselend beeld van de geboekte vooruitgang. De Vlaamse Regering toont volgens Frank Van Thillo

² <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-fit-55>

³ <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-ontwerpvisie-clean-power-transport-2030>

⁴ https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20220617_mobiliteitsverslag_RAP.pdf

onvoldoende eigenaarschap van het klimaatbeleid. Hij pleit daarom voor een opvolgingsmechanisme los van of boven de Vlaamse Regering.

1.5. Modal shift

De fiets komt prominent naar voren komt in het VEKP en het relanceplan Vlaamse Veerkracht. De spreker erkent dat de Vlaamse Regering een kwantumsprong heeft gemaakt in de aanleg van fietsinfrastructuur. Dat wordt nauwgezet opgevolgd via het geïntegreerd investeringsprogramma. De fiets wordt steeds belangrijker voor woon-werkverkeer. Dat stemt de MORA tevreden, maar de raad vraagt minister Lydia Peeters nog meer omkaderend te werken. De MORA heeft een Mobiliteitsverslag opgesteld over de fiets, met heel concrete aanbevelingen voor werkgevers en bedrijvzones.⁵

Voor andere vervoersmodi is de balans minder positief. De modal shift personenmobiliteit is gekoppeld aan de basisbereikbaarheid. De uitwerking daarvan hapert. 'Mobility as a Service', dat de privésector wil betrekken bij de netwerkmobiliteit, werd slechts minimaal uitgewerkt door middel van een Mobiliteitscentrale. De Hoppinpunten zijn zeer centralistisch en ambtelijk voorbereid, terwijl de MORA graag meer samenwerking met lokale besturen had gezien. De vervoerregioraden worden overladen met nieuwe functies waarvoor ze noch de structuur, noch de bestuurlijke kracht hebben.

De modal shift is cruciaal voor de klimaattransitie, meent Frank Van Thillo. Minder autokilometers rijden, is de meest efficiënte milieumaatregel. Met kantelmomenten als 2029 zullen veel autobestuurders naar alternatieven uitkijken. De basisbereikbaarheid zoals ze nu uitgewerkt wordt, zal niet zorgen voor de initieel beoogde bereikbaarheid. Zonder bijkomende middelen kan het openbaar vervoer niet veel meer reizigers dan nu vervoeren. Frank Van Thillo ziet ook geen oplossingen komen vanuit het federale niveau. Er zijn veel problemen bij de NMBS. Zo wordt de komende drie jaar niet voortgewerkt aan het Gewestelijk Expresnet. De NMBS moet de ruggengraat worden van de basismobiliteit, maar blijft achterwege.

1.6. Sturende kilometerheffing

De MORA pleit al sinds 2007 voor een sturende kilometerheffing. De raad heeft hier veel expertise rond opgebouwd. De introductie van de kilometerheffing voor vrachtwagens was mogelijk dankzij de aanbevelingen van de MORA en de efficiëntie van Viapass en de meewerkende partners.

Volgens Frank Van Thillo heerst binnen de Vlaamse Regering een omerta over een kilometerheffing. Achter de schermen worden een aantal zaken bestudeerd, waarvoor overleg met het maatschappelijk middenveld nodig zal zijn. Zo werd onlangs een studie besteld over verkeersfiscaliteit, zonder daarbij te kijken naar een kilometerheffing, tenzij eventueel voor bestelwagens.

1.7. Goederenvervoer en logistiek

Goederenvervoer en logistiek vraagt een andere aanpak dan personenmobiliteit. De voorspelde groei van het goederenvervoer maakt dat de modal shift vooral gericht zal zijn op het in stand houden van de capaciteit. De milieubaten van de modal shift in het goederenvervoer zijn secundair.

De modal shift gaat voorbij aan uitdagingen die er onder meer zijn bij de Port of Antwerp-Bruges of de North Sea Port. Er is ook nog veel werk aan spoorinfrastructuur, dat maar gedeeltelijk wordt opgepikt door Infrabel. De Vlaamse Regering zou

⁵ <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/mobiliteitsverslag-fiets>

hier voor vooruitgang kunnen zorgen, net als voor de Green Deal Binnenvaart. Er is vandaag nog geen echte politiek naar het vergroenen van de binnenvaart, stelt Frank Van Thillo.

Ook voor vergroening is de situatie in het goederenvervoer fundamenteel anders dan in het personenvervoer. De 'total cost of ownership' is een cruciale factor, maar de technologische evoluties in de sector van het zwaardere goederenvervoer zijn verschillend dan in het personenvervoer. De Vlaamse Regering moet volgens de spreker nadenken over overgangstechnologieën of overgangsmomenten, met oog voor ondernemers die innoveren in de sector. Ook als zij foute keuzes maken, mogen ze daar niet voor worden afgestraft. Er kan wel al op korte termijn werk worden gemaakt van een laadnetwerk voor goederenvervoer.

1.8. Elektrificatie personenmobiliteit

De MORA is tevreden dat een transitie-manager werd aangesteld voor de elektrificatie van de personenmobiliteit. De laadpaalstrategie moet geïntegreerd worden in de lokale mobiliteitsaanpak. Nu vertrekt alles te veel vanuit de operatoren van laadpalen, de aanbieders en de elektriciteitsbedrijven. De lokale besturen zijn vragende partij om hierover in dialoog te gaan. De laadpaalstrategie gaat nu in het algemeen uit van gebruikers van bedrijfswagens. Maar de particuliere gebruiker heeft andere incentives en andere noden, onder meer om socio-economische redenen. Als men de laadpaalstrategie extrapoleert naar de hele bevolking, ziet Frank Van Thillo limieten aan de politiek van 'paal volgt wagen'. De MORA roept op om daar nu al werk van te maken, en nu al gebruikersgroepen te definiëren, om samen met de lokale besturen en andere mobiliteitsaanbieders na te denken over een efficiënte strategie.

De elektrificatie voor de particuliere gebruiker gaat verder dan de laadproblematiek. Men kan de kosten van de Federale Regering voor de bedrijfswagens niet zomaar negen keer vermenigvuldigen om aan elke particuliere gebruiker een soort bonus te geven. De total cost of ownership is anders voor de individuele mobiliteitsgebruiker dan voor een professionele gebruiker, waarbij de eerste achtergesteld wordt. De meeste niet-professionele gebruikers rijden minder kilometers. De elektrische wagens zullen de eerste drie of vier jaar nog niet veel goedkoper worden. Frank Van Thillo is ook pessimistisch over de mogelijkheden van de tweedehandsmarkt om klaar te zijn tegen het kantelmoment 2029. 10 procent van de mensen heeft een bedrijfswagen. Als de elektrificatie niet voorbereid wordt vanuit het perspectief van de gewone gebruiker, riskeert men 2029 niet te halen. Daarom vraagt de MORA een flankerend beleid.

1.9. Vergroening collectief vervoer

Frank Van Thillo is pessimistisch over de vergroening van het collectief vervoer. In de eerste helft van 2022 zijn er in België 9 elektrische bussen ingeschreven, in Nederland 93, in Denemarken 151 en in het Verenigd Koninkrijk 350.

Het investeringsplan Vlaamse Veerkracht heeft niet voor een wezenlijke bijsturing gezorgd. Dat komt onder meer door minder efficiënte keuzes binnen het beleidsdomein MOW, zoals die voor ledverlichting langs autosnelwegen, geld dat volgens de spreker beter naar de elektrificatie van de bussen was gegaan. De milieu- en klimaatimpact was onvoldoende doorslaggevend bij de verdeling van de relance-middelen binnen en tussen de beleidsdomeinen. Tot slot was er, zeker in de eerste versie van het relanceplan, onvoldoende betrokkenheid van de private sector: het was De Lijn die de bussen top-down zou aankopen en verspreiden. Minister Lydia Peeters heeft dat nadien wel bijgestuurd.

Er is 4 tot 5 miljard euro nodig voor groene bussen. Dat geld is voorlopig nergens voorzien. Het tegen 2035 inrichten van stelplaatsen met voldoende laadcapaciteit kost 1 à 2 miljard euro. De spreker pleit voor meer synergie, waarbij de stelplaatsen niet alleen kunnen worden gebruikt door De Lijn, maar ook door bijvoorbeeld het goederenvervoer. Het is volgens hem nodig om dat nu al in kaart te brengen en voor te bereiden.

Frank Van Thillo stelt vast dat de vergroening van het collectief vervoer in het buitenland sneller gaat, niet alleen omdat daar meer geld is, maar ook omdat daar een consequenter beleid wordt gevoerd. Zo heeft Nederland beslist na 2025 geen bussen met uitstoot meer aan te kopen. De Lijn overweegt nu nog een bestelling van hybride bussen.

1.10. Samenvattend

De klimaattransitie vergt een maatschappelijke en politieke dynamiek. Die laatste is volgens de spreker onvoldoende aanwezig. Zo vindt hij de lauwe ontvangst van Fit for 55 door de Vlaamse Regering een gemiste kans. Zo'n gelegenheid moet als hefboom worden gebruikt, ook naar de maatschappij en naar het middenveld toe.

De bestaande aanpak, visie en planprocessen leiden nog niet tot eenduidigheid en snelheid. De spreker herhaalt het voorbeeld van de Mobiliteitsvisie 2040 en van het VEKP, die geen roadmaps of concrete actieplannen bevatten om de voortgang ervan af te toetsen.

Vanuit klimaatogpunt is er nood aan een integrale en multidisciplinaire aanpak van de transportsector. Dat gaat niet alleen over de verschoning van de aandrijftechnologie maar ook over de modal shift. Dat vraagt ook maatregelen op het vlak van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening of milieubeleid.

De klimaatambities moeten worden vertaald in concrete realisaties. Zo evolueert de verkeersfiscaliteit te traag in vergelijking met bijvoorbeeld Noorwegen. Noorwegen heeft nu subsidiemechanismen voor elektrische wagens, maar stelt nu al een nieuwe verkeersfiscaliteit op basis van gewicht in het vooruitzicht. Dat zijn processen die nu moeten lopen om draagvlak en consensus te vinden bij alle stakeholders in het beleidsdomein. Wat de basisbereikbaarheid betreft, moet meer worden samengewerkt met de privésector, wat niet zal lukken met de huidige top-downbenadering.

Tot slot benadrukt de spreker dat kantelpunten moeten leiden tot actie. Hij doet een oproep aan de commissie om de voortgang te bewaken, voor een draagvlak voor de maatregelen te zorgen en om te zorgen voor voldoende voorafgaand debat en overleg met de privésector en het middenveld in functie van het beleidsproces.

2. Toelichting door Michel Martens (Mobia)

Mobia is een samenwerkingsverband tussen drie mobiliteitsorganisaties, dat twee jaar geleden werd opgericht, legt *Michel Martens* uit. Die organisaties zijn FEBIAC, dat de constructeurs van auto's, motorfietsen, bestelwagens en vrachtwagens in België vertegenwoordigt, Renta voor de leasesector en TRAXIO, dat de automobiilverdelers (concessiehouders, garagisten) en aanverwante sectoren, maar ook de fietshandelaars vertegenwoordigt. De drie organisaties werken samen rond gemeenschappelijke thema's om kennis en middelen te delen en om zo sterker op het maatschappelijke en politieke debat te wegen. Ze vertegenwoordigen samen ongeveer 10.000 bedrijven, hebben 160.000 werknemers en zijn goed voor 2,6 procent van het bbp.

2.1. Uitgangspunten bij klimaatbeleid

Mobia wil dat het recht op individuele mobiliteit gevrijwaard blijft, omdat het de beste garantie is voor burgers en bedrijven om zich persoonlijk, sociaal en economisch te ontwikkelen. Individuele mobiliteit biedt veel kansen en flexibiliteit, en die vrije keuze moet blijven bestaan.

Een tweede uitgangspunt is technologieneutraliteit: geen enkele technologie die potentieel kan bijdragen tot de klimaatdoelstellingen, de stikstofreductie en de luchtkwaliteitsdoelstellingen, mag worden uitgesloten van het klimaatdebat. De spreker is van mening dat alle pistes moeten worden opgehouden.

Elektrische voertuigen zijn momenteel de beste technologie om de klimaatdoelstellingen te halen, maar de verbrandingsmotor mag nog niet worden afgeschreven. Als men erin slaagt door onderzoek, ontwikkeling en technologische vooruitgang ook koolstofarme brandstoffen op de markt te brengen, kan de verbrandingsmotor nog een toekomst hebben. De spreker denkt hierbij vooral aan het vrachtvervoer, waar de uitdaging om te decarboniseren nog veel groter is dan voor personenwagens. De batterijtechnische oplossing voor vrachtwagens is voor korte afstanden een goede zaak, maar voor langere afstanden is het niet de beste manier om tegen 2050 klimaatneutraal te worden.

De spreker betreurt dat de Vlaamse Regering de vlucht vooruit heeft genomen door vanaf 2029 de verkoop van wagens met een verbrandingsmotor te verbieden. Mobia wil dat de Europese doelstellingen en regelgeving gevolgd worden. Het is verwarrend voor de consument wanneer lidstaten en gewesten hun eigen doelstellingen ambiëren en de timing nog willen vervroegen. Als men elektrische voertuigen en koolstofarme brandstoffen wil, moeten die ook beschikbaar en betaalbaar zijn.

2.2. De uitdagingen op het vlak van transport

België telt ongeveer 9,5 miljoen personenwagens, iets meer dan een miljoen vrachtwagens en bestelwagens, meer dan 700.000 motorfietsen (inclusief brom- en snorfietsen en speedpedelecs) en 400.000 andere voertuigen, zoals landbouwvoertuigen en bussen.

Om het wagenpark koolstofarm te maken, zijn er nieuwe voertuigen nodig. De laatste tien jaar komen er jaarlijks gemiddeld ongeveer 500.000 nieuwe personenwagens, 75.000 lichte vrachtwagens en 10.000 zware vrachtwagens bij. Het is belangrijk om dat volume aan te houden zodat de decarbonisering op tempo kan blijven.

Gemiddeld leggen de Belgen 115 miljard kilometer per jaar af. Dat is goed voor 10 miljard liter fossiele brandstoffen, wat overeenstemt met een uitstoot van 25 miljoen ton CO₂ per jaar. Een kwart van de totale CO₂-uitstoot is afkomstig van het wegverkeer, en daarvan neemt het goederenvervoer door bestel- en vrachtwagens bijna de helft voor zijn rekening.

2.3. Elektrificatie van het wagenpark

Volgens de spreker kan de CO₂-uitstoot alleen substantieel worden verminderd op korte termijn door het elektrificeren van de automarkt. De laatste vijf jaar heeft er zich een enorme evolutie – of beter gezegd een revolutie – voltrokken, waarbij op de nieuwe automarkt het aandeel elektrisch oplaadbare voertuigen van nog geen procent naar 30 procent is gestegen, ten koste van de dieselveertuigen. De nieuwe benzinevoertuigen vertegenwoordigen 55 à 60 procent, maar ook dat percentage zal op termijn zakken.

Michel Martens wijst op het aanzienlijke verschil tussen de professionele en de particuliere markt. Vier op de tien nieuwe wagens op de professionele markt zijn elektrisch oplaadbare wagens, waarvan 60 procent plug-inhybrides en 40 procent batterij-elektrische voertuigen. Het is duidelijk dat de bedrijven de omslag gemaakt hebben. 10 procent van de particulieren in Vlaanderen kiest voor een elektrisch oplaadbare wagen. De klassieke hybrides zijn goed voor 15 procent van de markt. De doorbraak op de particuliere markt komt op gang, al is het langzamer door de duurdere aankooprijzen en de problematiek van de laadinfrastructuur.

Het aandeel elektrische wagens op de tweedehandsmarkt bedraagt momenteel amper 5 procent. Om dat aandeel te doen stijgen, zullen elektrische bedrijfswagens die binnen ongeveer vier jaar einde contract zijn, op de tweedehandsmarkt terecht moeten komen. De klassieke diesel- en benzine-wagens worden nu voor een groot deel geëxporteerd naar het buitenland, maar het zou goed zijn om die elektrische bedrijfswagens in eigen land te houden. Dat zou kunnen met een financiële en fiscale ondersteuning voor particulieren die een zero-emissievoertuig willen aanschaffen. Er kan ook gedacht worden aan de uitbreiding van het wettelijk mobiliteitsbudget, dat nu voorbehouden is voor mensen met een bedrijfswagen, in plaats van de huidige woon-werkvergoedingen en regelingen. Zo kunnen particuliere werknemers de meerkost van een elektrische wagen compenseren. Het weinig ontwikkelde oplaadnetwerk in België is volgens de spreker één van de redenen waarom de meeste tweedehands elektrische wagens naar het buitenland verdwijnen. Maar op dat vlak is België, en dan vooral Vlaanderen, aan een inhaalbeweging bezig.

Op parkniveau zit België aan 5 procent elektrisch oplaadbare voertuigen. Het merendeel zijn nog altijd wagens met verbrandingsmotor, maar daar komt verandering in. In 2022 waren er zo'n 170.000 elektrisch oplaadbare voertuigen, in 2023 zijn het er 270.000. De toename verloopt dus aan een behoorlijk tempo.

2.4. Vloot van elektrisch oplaadbare voertuigen en laadpunten

België telt ongeveer 26.000 publiek toegankelijke laadpunten, dat is een verhouding van een publiek toegankelijke laadpaal op tien voertuigen, wat de Europese norm is. Dat betekent dat België op schema zit en voldoende publieke laadinfrastructuur heeft. Het noorden van het land is met 20.000 laadpunten beter uitgerust dan het zuiden.

Mobia voorspelt dat er tegen 2030 2 miljoen elektrisch oplaadbare voertuigen in België zullen zijn, waarvan 70 procent in Vlaanderen. Vlaanderen telt momenteel 20.000 publiek toegankelijke laadpunten. Tegen 2025 zal dat aantal moeten verdrievoudigen, en tegen 2030 is er nood aan 140.000 publieke laadpunten, of zeven keer meer dan nu.

De spreker maakt daarbij de kanttekening dat in Vlaanderen heel wat huishoudens plaats hebben voor een privélaadpaal. De een-op-de-tienratio zou in Vlaanderen kunnen worden bijgesteld omdat heel wat mensen thuis kunnen laden. In steden is dat een ander verhaal. Daar zijn minder huiseigenaars of hebben de bewoners geen plaats voor een eigen laadpaal. Daar moet men wel zoeken naar oplossingen op het publieke domein of naar specifieke regelingen voor appartementsgebouwen.

2.5. Elektrische fiets

Woon-werkverkeer gebeurt steeds vaker met de e-bike of de fiets. Daardoor wordt het aantal voertuigkilometers tijdens de spitsuren beperkt. De markt van de speedpedelecs is vandaag een overwegend Vlaamse aangelegenheid. De spreker weet niet waarom Brussel en Wallonië op dat vlak zo sterk achterophinken. Voor heel

wat gezinnen in Vlaanderen is de speedpedelec inmiddels een 'tweede wagen', zowel voor functioneel als voor recreatief gebruik.

Om de markt van de e-bike te stimuleren, is er volgens Michel Martens een functioneel fietsroutenetwerk nodig met fietssnelwegen naar de grote tewerkstellingscentra. Het groeiend aantal ongevallen met elektrische fietsen vraagt meer beleidsaandacht. Op het vlak van de wegcode en de infrastructuur moet prioritair worden gekeken worden naar de cohabitatatie met de tragere fietsers.

2.6. Grotere uitdaging in het vrachtverkeer

Tegen 2035 wil de Europese Commissie de uitlaatemissies van personenwagens en lichte vrachtvoertuigen met 100 procent verminderen. Die doelstelling bevat een revisieclausule, die bepaalt dat in 2026 zal worden bekeken of de technologie zodanig geëvolueerd is dat dat haalbaar is. De spreker herhaalt zijn pleidooi voor technologie-neutraliteit; het zou kunnen dat men in 2026 niet helemaal de deur sluit voor de verbrandingsmotor.

Nieuwe zware vrachtwagens moeten hun uitlaatemissies tegen 2025 met 15 procent verminderen, en tegen 2030 met 30 procent. De Europese Commissie bereidt nieuwe, aangepaste doelstellingen voor. De verwachting is dat de commissie een emissiereductie van 30 à 50 procent tegen 2030, en 50 procent of meer tegen 2035 zal voorstellen.

Die emissiereductie zal vooral gebeuren met batterij-elektrische oplossingen en met efficiëntieverbeteringen van de verbrandingsmotor – al zijn bij dat laatste de mogelijkheden vrij beperkt. Op middellange en lange termijn wordt ook gekeken naar het gebruik van waterstof voor het langeafstandsvervoer, omdat de batterij-oplossing daar niet het meest kostefficiënt lijkt.

Ook het reeds bestaande vrachtwagenpark moet zijn bijdrage leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot. Daarvoor wordt onder meer gekeken naar e-fuels, koolstofarme hernieuwbare brandstoffen. Die koolstofarme brandstoffen zijn nu al op de markt, maar de kostprijs ervan ligt stukken hoger dan de klassieke diesel. Mobia stelt voor om de fiscaliteit zodanig aan te passen dat de prijs van die brandstoffen gelijkaardig wordt aan de dieselprijs.

Elektrische vracht- en bestelwagens zijn vooral geschikt voor lokale en regionale distributie, met korte afstanden en weinig gewicht. Binnen de Benelux kan men het elektrisch vervoer organiseren tussen havens en grote industrieterreinen. De haven van Antwerpen heeft concrete plannen op het vlak van elektrificatie. De haven zal specifieke laadpunten voorzien voor vrachtwagens in het havengebied, met hogere vermogens en specifieke laadstekkers.

Momenteel zijn er in België slechts een tiental elektrische zware voertuigen in gebruik. Dat aantal moet stijgen, maar de kostprijs ligt twee tot drie keer hoger dan voor een dieselvrachtwagen. Er bestaan wel steunmaatregelen, maar die zijn relatief beperkt, en ze moeten langer in de tijd worden gepland. Het is de vraag welke technologie na 2030 de bovenhand zal halen; de batterij-elektrische oplossing of de brandstofceltechnologie. Het traject na 2030 hangt vooral af van wat Europa in het voorjaar van 2023 zal voorstellen met betrekking tot de CO₂-reductiedoelstellingen en de technologieën die daarvoor in aanmerking komen.

Als men naar 35 procent marktaandeel van batterij-elektrische voertuigen gaat, zullen er tegen 2030 een kleine tienduizend elektrische vrachtwagens rondrijden. Verschillende merken zijn gestart met de serieproductie van elektrische vrachtwagens. Onder andere de Volvo Trucksfabriek in Gent werkt daaraan.

Elektrische vrachtwagens hebben specifieke laadinfrastructuur nodig op plaatsen waar vrachtwagens stoppen; op de truckparkings langs autosnelwegen, langs publiek domein waar vrachtwagens pauzeren, of aan de laad- en loskades van bedrijven. Ook daar zijn grote investeringskosten aan verbonden.

De vrachtwagenconstructeurs vragen aan Europa snel duidelijkheid over de aangepaste CO₂-reductiedoelstellingen voor 2030, 2035 en 2040. De Europese verordening rond alternatieve brandstofinfrastructuur moet ook voldoende ambitieus zijn, met specifieke doelen voor het zware vrachtverkeer. Mobia stelt voor dat bij heraanleg van bedrijfsterreinen, depots of logistieke hubs in voorbekabeling wordt voorzien voor laadstations. Dat kan opgenomen worden in de Europese richtlijn rond energieperformantie van gebouwen.

De TCO-kloof tussen elektrische voertuigen en dieselveertuigen is bijzonder hoog. Die kan gereduceerd worden via de federale investeringsaftrek. Tot 2023 bedraagt die 35 procent, maar nadien wordt die afgebouwd. Mobia vraagt om die steun op te trekken en vooral te verlengen. Vlaanderen heeft een tandje bijgestoken in de ecologiesteun, maar moet oplossingen zoeken voor de enorme kost van laadinfrastructuur voor de transporteur. Mobia vraagt ook om de tarieven van de kilometerheffing voor zero-emissietrucks te verlagen.

De *voorzitter* vraagt of een aangepaste presentatie kan worden bezorgd met een opsplitsing van de Belgische data per gewest. *Michel Martens* zal die gegevens aan de commissieleden bezorgen.

3. Toelichting door Philippe Degraef (Febetra)

Philippe Degraef vertegenwoordigt Febetra, de Koninklijke Federatie van de Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners van goederen. Hij gaat in op twee thema's: zero-emissievoertuigen en de modal shift.

3.1. Zero-emissievoertuigen

Bijna alle vrachtwagens op de Belgische wegen rijden vandaag op fossiele diesel. Daarmee worden de klimaatdoelstellingen van Fit for 55 niet gehaald. Febetra wil een bijdrage leveren in de strijd tegen de klimaatopwarming. Transporteurs beginnen uit te kijken naar andere brandstoffen zoals biogas, synthetische brandstoffen, HVO, elektriciteit en waterstof.

Voor personenwagens streeft men bijna 100 procent elektrisch vervoer na. Voor vrachtwagens is een energiemix nodig in functie van de aard, het laadvermogen en de afstand die de vrachtwagen moet afleggen. Stedelijke distributie of huisvuilophaling kan met elektrische voertuigen gebeuren, maar lange afstandsvervoer van containers zal eerder met een waterstoftruck gebeuren. Febetra ondersteunt het pleidooi van Mobia voor technologie-neutraliteit.

Er zijn vandaag nog geen volwaardige alternatieven voor fossiele diesel in het vrachtvervoer; noch op technisch, operationeel of financieel vlak. Op technisch vlak zijn de voertuigen er nog niet; er rijden drie waterstoftrucks rond in België, maar dat zijn prototypes. Nagenoeg alle grote vrachtwagenmerken verkopen elektrische vrachtwagens, maar het aanbod is nog erg beperkt in vergelijking met dat van de conventionele dieseltruck. Op operationeel vlak moet er voldoende laad- of tankcapaciteit voorhanden zijn. Het financiële is voor ondernemers het belangrijkste. De aanschafprijs van een elektrische truck ligt drie keer zo hoog als die van een dieseltruck, waardoor de TCO nooit sluitend kan zijn. Veel klanten willen wel duurzaam vervoer, maar bijna niemand wil daar extra voor betalen.

Febetra zou daarom graag structurele subsidies of fiscale stimuli krijgen in de aanvangsfase van de transitie, en het liefst op hetzelfde niveau als de stimuli in de buurlanden. Philippe Degraef verwijst naar Duitsland, waar 80 procent van de meerkost van een zero-emissievoertuig wordt gesubsidieerd door de overheid. In Vlaanderen bestaat de ecologiepremie+, maar die is absoluut niet van hetzelfde niveau. Federaal bestaat de verhoogde investeringsaftrek, maar die houdt ongeveer op te bestaan op het moment dat er waterstoftrucks verkocht zullen worden. Ook Febetra pleit voor een verlenging van de verhoogde investeringsaftrek. De spreker wil vermijden dat alle zero-emissietrucks in Vlaanderen een buitenlandse nummerplaat zullen hebben; als de subsidies in Duitsland en Nederland zoveel hoger zijn dan in Vlaanderen, zullen ondernemers daar investeren, en zullen buitenlandse vrachtwagens hier aan zero-emissievervoer doen.

De transportsector is een typische kmo-sector, benadrukt Philippe Degraef. De gemiddelde Vlaamse transportonderneming telt zeven voertuigen, en er zijn er heel wat die er maar één of twee hebben. Dat type firma's heeft niet de financiële slagkracht om zelf een waterstoftankstation te bouwen – dat kost 8 miljoen euro, dus zelfs de grootste Vlaamse transporteur kan dat niet aan – of om zelf laadpalen te installeren. Er zullen laadpalen geïnstalleerd moeten worden op parkings langs autosnelwegen. Een bijkomend probleem is dat er nu al te weinig plaats is op de parkings waar vrachtwagenchauffeurs terecht kunnen om hun wettelijk verplichte rustpauzes te respecteren. Wie toch laadpalen of infrastructuur voor waterstoftanks op zijn bedrijfssite wil installeren, moet snel aan een vergunning geraken, wat momenteel niet altijd even simpel is. Dan is bij laadpalen bijvoorbeeld ook een hoogspanningscabine nodig. Een snel en rechtszeker vergunningenbeleid is daarvoor noodzakelijk.

Transporteurs vragen zich af of er voldoende netcapaciteit zal zijn voor elektrisch vrachtwagenvervoer. Momenteel kan niemand daar een sluitend en eenduidig antwoord op geven. Die onzekerheid schrikt ondernemers af. Er moet stroomgarantie en leverzekerheid zijn.

Het wettelijk kader moet realistisch en voorspelbaar zijn, en moet rechtszekerheid bieden, stelt de spreker. De normen in de Benelux, en als het kan in heel Europa, zijn bij voorkeur dezelfde. Het moet duidelijk zijn tot wanneer een Euro VI-vrachtwagen mag rijden: vandaag is dat 2035 in Brussel, tot na 2028 in Vlaanderen, zonder verder specificatie, en voor Wallonië zijn er geen regels. Er moet ook duidelijkheid komen over de toelatingstermijn voor de toekomstige Euro VII-vrachtwagens, die nog niet volledig zero-emissie zullen zijn.

Elektrische bestelwagens hebben vaak zware batterijpakketten, waardoor hun lege gewicht hoger is dan dat van een klassieke bestelwagen. Dat gaat ten koste van het laadvermogen. Europa laat toe dat men elektrische bestelwagens tot 4250 kilo, waar men normaal een rijbewijs C voor zou moeten hebben, toch mag besturen met een rijbewijs B. Dat is federale materie, weet Philippe Degraef, maar het zou een boost geven aan duurzame logistiek met lichtere voertuigen.

3.2. Modal shift

Ooit gunden weg-, spoor- en binnenvaartvervoer elkaar het licht in de ogen niet, maar die mentaliteit is geëvolueerd. Modale concurrentie heeft plaats gemaakt voor modale complementariteit. Philippe Degraef benadrukt dat de vrachtwagen nog heel vaak onmisbaar is en zal blijven voor de 'first mile' en voor de 'last mile'. Febetra heeft leden die actief zijn met binnenschepen of in de combinatie van weg en spoor. Maar vaak moeten wegvervoerders die plannen hebben om andere modi te integreren in hun werking, die uitstellen vanwege het kostenplaatje. Gecombineerd vervoer is vandaag bijna altijd duurder dan een rit die volledig via de weg

verloopt. Klanten zijn, zeker in de huidige omstandigheden, niet bereid om daarvoor extra te betalen.

Gecombineerd vervoer is om twee redenen duurder. Ten eerste om operationele redenen. De overslagkosten voor een container die van de weg op de trein of op een binnenschip moet, vallen vrij duur uit. Ten tweede zijn er de investeringen in specifiek materieel, in Huckepacktrailers bijvoorbeeld, trailers die steviger zijn omdat ze met een kraan op een trein worden gezet, of 'swap bodies' en 'reach stackers', die kostelijk zijn. Febetra meent dat subsidies of financiële incentives zouden kunnen helpen om het potentieel van gecombineerd vervoer veel beter te benutten. Febetra denkt daarbij aan een overslagcheque van 40 euro per overslag van de weg naar de trein, of van de weg naar een binnenschip.

4. Toelichting door Stéphane Jacobs (transitiemanager Clean Power for Transport)

Stéphane Jacobs is transitiemanager voor Clean Power for Transport, in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij heeft de trends en ontwikkelingen in het elektrisch vervoer onderzocht en een inventaris gemaakt van knelpunten waar stakeholders mee geconfronteerd worden. In het eerste trimester van 2023 zal daarover een uitgebreid rapport beschikbaar zijn, de commissieleden ontvingen al een samenvatting van dat rapport. De CPT-visie 2030 zal worden aangepast, met duidelijke acties voor de periode 2025-2030.

4.1. Trends en nieuwe marktontwikkelingen

4.1.1. *Elektrische voertuigen*

De meeste autoconstructeurs hebben zich geëngageerd om tegen 2030 enkel nog elektrische voertuigen te produceren. Een aantal constructeurs zijn vandaag wel een beetje aan het terugkrabbelen, vandaar dat technologie-neutraliteit belangrijk zal blijven.

De fiscale maatregelen die de federale overheid in 2021 nam over de vergroening van de bedrijfswagens hebben een enorme impact gehad op de verkoop van elektrische wagens. Alleen is er een enorme vertraging bij de levering van die voertuigen. Dat heeft ook gevolgen voor de installatie van laadinfrastructuur bij mensen thuis, want aanbieders focussen zich op bedrijven waar ze meerdere laadpalen in een keer kunnen installeren.

Er is een doorbraak van de elektrificatie van het lichte vrachtverkeer, met in 2022 een verdubbeling tegenover 2021. Voor het zware vrachtverkeer gaat het slechts om enkele voertuigen op waterstof of op elektriciteit. In het buitenland komt die elektrificatie wel op gang, ook onder invloed van subsidies daar. Stéphane Jacobs pleit voor een ander beleid, ook met het oog op wat in Nederland en Duitsland gebeurt, bottom-up gedreven vanuit de sector. Er moeten enorme investeringen komen in Europa, ook inzake infrastructuur.

4.1.2. *Laadinfrastructuur*

De strategie voor de laadinfrastructuur zit op schema. De uitrol van de laadpalen gebeurt door de Vlaamse concessie die toegewezen is aan twee bedrijven. Wel formuleerden enkele stakeholders bedenkingen bij de voortschrijdende exclusiviteitsformule bij een aantal charge point operators. Ook steden en gemeenten kunnen het best hun beleid inschrijven in het wettelijke kader dat gemaakt is om de laadpalen uit te rollen. Een andere kritiek is dat het beleid vooral vraaggestuurd is, en in Gent en Antwerpen ziet men al dat dat niet langer houdbaar is. CPO's vragen daarom een meer aanbodgestuurd beleid. Dat wordt een stukje opgevangen

in de huidige concessie met de strategische locaties, maar er zijn nog andere mogelijkheden.

In stedelijk gebied rijst de vraag of de strategie van 'paal volgt wagen' verder moet worden gevolgd. De spreker pleit voor het gebruik van innovaties zoals mobiele toepassingen, robotisering en andere laadwijzen.

Laadinfrastructuur in mede-eigendom blijft ook een moeilijke kwestie. Stéphane Jacobs pleit ervoor om de federale wet aan te passen, en de bevoegdheden van de syndicus uit te breiden. Een verplichte melding van de installatie van een laadpaal in mede-eigendom aan de syndicus zou deze in staat stellen om te zorgen dat er voldoende vermogen is voor de laadpalen. De handvaten die Fluvius aanreikt, zijn technische oplossingen, maar zijn juridisch onvoldoende ingebed. Nederland heeft een technische toolkit ontwikkeld die daaraan tegemoetkomt.

Ook moet een tandje worden bijgestoken in de uitrol voor laadinfrastructuur voor zware vrachtwagens.

In Nederland denkt men na over het laden van personenwagens in het initiatief 'Anders Laden'. Dat kan op veel verschillende manieren gebeuren, en het capaciteitstarief zou daar een stuk sturend in kunnen zijn.

Bij de laadinfrastructuur van vrachtvervoer is technologieneutraliteit belangrijk. Volgens de spreker moet men de vraag stellen of men niet al in een minimuminfrastructuur wil voorzien voor het laden met waterstof. De doorbraak daarvan wordt tegen 2030 verwacht.

Duitsland zal nu al een 'electric road system' met pantograaf aanleggen van 80 kilometer lang, waarbij voertuigen opgeladen worden terwijl ze op rechte stukken snelweg rijden. Rotterdam heeft interesse om te kijken of dergelijke infrastructuur tussen Antwerpen en Rotterdam kan worden aangelegd.

4.2. Aandrijftechnologieën

De productie van groene waterstof slurpt heel wat energie op, en die energie moet misschien in de eerste plaats voor andere toepassingen dienen. Toch wordt verwacht dat waterstof vanaf 2030 een aanvullende rol zal spelen in het vrachtvervoer.

De spreker pleit voor differentiatie inzake batterijtechnologie. De recyclage van oude batterijen is niet evident. Er zullen pas vanaf 2031 voldoende batterijen beschikbaar zijn in dat proces. Pas vanaf 2030 zullen 'solid state' batterijen vermoedelijk in massaproductie gaan. Daar moet men rekening mee houden in het 'second' en 'third life process' van batterijen.

Ook wat bevoorradingszekerheid betreft moet er flexibel en transversaal gewerkt worden. Men moet algemeen ook slimmer omgaan met energie. Parkings in steden en gemeenten kunnen belangrijke hubs worden als buffer om op te laden. Parkeeroexploitanten willen dan ook meer bij het beleid betrokken worden.

4.3. Bevindingen van de stakeholders

4.3.1. Aandachtspunten

Uit de gesprekken die Stéphane Jacobs had met verschillende stakeholders voerde, komen acht aandachtspunten naar voren.

Ten eerste is er een transversale beleidsaanpak nodig. Iedereen werkt te veel in zijn silo. Het homologatieproces voor bidirectionele laadpalen kan bijvoorbeeld op drie weken rond zijn, als men partijen als de federale overheid, Synergrid, Fluvius en producenten samenbrengt. Nu doen sommige partijen daar tot twee jaar over. Men moet de juiste mensen met de juiste instelling transversaal samenzetten in een taskforce.

Ten tweede is er nood aan een versnelde uitrol van de laadinfrastructuur voor zware vrachtwagens.

Het derde punt zijn voorspelbare incentives. Dat is zowel voor bedrijven als voor particulieren een belangrijk aspect. De complexiteit voor een particulier die een elektrisch voertuig koopt, is groter dan bij een gewone benzinewagen.

Er is, ten vierde, nood aan objectieve informatie rond elektrisch rijden. Er zijn heel wat initiatieven vanuit de Vlaamse overheid en de sectororganisaties, maar dat blijft een aandachtspunt.

Ten vijfde is er meer aandacht nodig voor installaties in mede-eigendom.

Een zesde aandachtspunt is de monitoring en beveiliging van laadinfrastructuur en dataverzameling. Men moet vermijden dat de laadinfrastructuur door cyberaanvallen geblokkeerd zou worden. Om een goed beleid te voeren is het verzamelen en delen van informatie over het gebruik van de 20.000 laadpunten noodzakelijk.

Ten zevende: een gebruiker moet op voorhand weten hoeveel een laadsessie kost. Na tien jaar tijd is dat nog steeds een zorgpunt. Er zijn te veel applicaties of kaarten die niet werken op installaties. De Europese AFI-richtlijn zal voorwaarden opleggen rond betalingen en betalingsafwikkelingen, maar die moet pas in 2027 geïmplementeerd worden. De spreker pleit ervoor om dat versneld en uniform te doen. Het beste zou zijn dat men gewoon het voertuig kan inpluggen om zorgeloos zowel het parkeergeld als de laadsessie te betalen.

Een achtste en laatste punt dat de stakeholders zorgen baart, is de nood aan elektrotechniekers, net als de omscholing van de huidige automechaniciërs. Er is nu al een tekort aan elektrotechniekers, en dat zal alleen maar toenemen.

4.3.2. *SWOT-analyse*

Vlaanderen heeft een sterk beleidskader en een duidelijke strategie, die nog verder bijgestuurd moet worden. Vlaanderen heeft ook bedrijven, start-ups, in de sector van het elektrisch vervoer, die men actiever moet ondersteunen. Voor de elektrificatie van vrachtvervoer betekent dat aanpassingen van planningssystemen en routeringen. Vlaanderen moet de gespecialiseerde bedrijven op zijn grondgebied mee inzetten, zodat die zouden kunnen uitgroeien tot 'unicorns'.

Een zwakte is dat Vlaanderen te weinig transversaal werkt. Gemengde multidisciplinaire taskforces ontbreken. Daar wil de spreker de komende tijd meer acties rond opzetten. Hij heeft een vijftal taskforces vastgelegd die volgens hem noodzakelijk zijn, al kan hij die natuurlijk niet allemaal zelf trekken. Er kan meer gebeuren rond innovatie, rond de arbeidsmarkt en de vorming van techniekers.

Met zijn conclusies en beleidsaanbevelingen wil Stéphane Jacobs komen tot een overzicht van wat Vlaanderen tegen 2035 moet proberen te bereiken. In die visie passen zowel de water- als de weginfrastructuur, de laadopties voor vracht- en personenvervoer en het hele elektriciteitsnetwerk. Die moeten op een geïntegreerde manier benaderd worden, en niet meer als aparte silo's.

Vlaanderen moet beslissen of er in de toekomst nog zal worden gewerkt via concessies, of eerder met projectvennootschappen waarin zowel privébedrijven als de overheid een belangrijke rol spelen. Dergelijke oefeningen werden al gemaakt in Nederland en Duitsland. Als Vlaanderen logistiek belangrijk vindt, moet dat volgens de spreker een topprioriteit zijn.

5. Vragen van de leden

5.1. Wim Verheyden

Wim Verheyden meent dat de Vlaamse Regering eenzijdig focust op elektrificatie. Hij is blij dat de experts pleiten voor technologie-neutraliteit. Iedereen moet zich kunnen verplaatsen met het vervoermiddel dat hij verkiest, met de motor die hij verkiest. Er is minder onderhoud nodig voor elektrische voertuigen, en Wim Verheyden hoort vanuit de garagesector dat dit een impact kan hebben op tewerkstelling. Hij is van mening dat de verbrandingsmotor nog toekomst heeft naar particulieren toe, maar dat er dan getankt zal worden met e-fuels. Het behoud van de verbrandingsmotor in combinatie met de e-fuels is een oplossing voor mensen die zich geen elektrische wagen kunnen veroorloven, terwijl er zo tegelijkertijd gewerkt wordt aan CO₂-reductie. Wim Verheyden wil weten hoe de sector, in het bijzonder de sector van het goederenvervoer, daartegenover staat. Ook vraagt hij of er vooruitgang te merken is op het vlak van regelgeving, zodat Vlaanderen niet achterop zou geraken op Duitsland en Nederland.

5.2. Stijn Bex

Stijn Bex wijst erop dat de kritische bedenkingen van Frank Van Thillo bij het Vlaams Klimaat- en Energieplan, en dan vooral op het vlak van transport, al vaak door de Groenfractie aan minister Lydia Peeters overgemaakt zijn. Het valt hem op dat de antwoorden op de vragen over de klimaatdoelstellingen op het vlak van mobiliteit heel weinig concreet en heel weinig becijferd zijn. Hij geeft als voorbeeld de vraag over eventuele compensatiemaatregelen als de maatregel over de verkoop van nieuwe wagens in 2029 niet gehaald wordt.

De spreker gaat in op technologie-neutraliteit. Hij vindt het belangrijk om voor ogen te houden dat de transportsector geen geïsoleerde sector is binnen de totale economie. Hij verwijst naar de vraag van Stéphane Jacobs of het wel verantwoord is om de schaarse groene waterstof die beschikbaar zal zijn, te gebruiken voor transport, terwijl elektrificatie efficiënter is.

Het verwondert het lid dat België nog altijd sterk inzet op plug-inhybrides terwijl geweten is dat die in de praktijk twee tot vijf keer meer uitstoten dan in theorie, onder meer omdat ze niet altijd op tijd opgeladen worden. Hij vindt het ook opmerkelijk dat Michel Martens vraagt om de optie van de klassieke verbrandingsmotor, hetzij met een efficiëntere motor hetzij met andere brandstoffen, voor personenwagens open te houden. Hij vreest dat als Vlaanderen niet snel genoeg zal schakelen, het de transitie, die bepaald zal worden door Europa, niet zal volgen.

Ook Stijn Bex is voor vrijheid van mobiliteit en technologie, maar hij vindt het belangrijk om te kijken wat de uiteindelijke doelstelling is. Volgens hem is de energietransitie maar mogelijk als er op het vlak van transport radicaal gekozen wordt voor elektrificatie.

Het Duitse proefproject van 80 kilometer snelweg met een bovenleiding waar Stéphane Jacobs naar verwees, zou volgens lobbyisten een interessant systeem zijn waardoor de vrachtwagens met een kleinere batterij zouden kunnen rijden, met minder laadverlies en andere nadelen tot gevolg. Het verbaasde het lid dat de sector minder naar die piste kijkt dan naar die van de waterstof.

De evolutie op het vlak van de elektrificatie gaat sneller dan verwacht. Worden de Vlaamse doelstellingen snel genoeg aangepast aan het marktgebeuren? Er is momenteel nog geen businesscase voor vrachtwagens, maar het is volgens het lid duidelijk dat die er snel moet komen.

Verder heeft Stijn Bex nog een aantal vragen en opmerkingen voor de vertegenwoordigers van de transportsector. Ten eerste rijdt een groot deel van de vrachtwagens nog altijd leeg of met een lage bezettingsgraad rond. Nieuwe technologieën moeten het mogelijk maken om dat efficiënter te regelen.

Een tweede vraag gaat over de vergroening van de stadsdistributie, met e-bikes en aanhangwagens, waarmee men dan ook tewerkstelling kan creëren, een thema dat de spreker na aan het hart ligt. Welk perspectief op het vlak van tewerkstelling ziet Mobia voor die cruciale sector, met 160.000 werknemers wiens job binnen de tien jaar niet meer dezelfde zal zijn

Stijn Bex zal in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken voorstellen om Stéphane Jacobs uit te nodigen. Het lid meent namelijk dat de elektrificatie van personenvervoer te traag evolueert. In zijn toelichting liet de spreker verstaan dat hij meer middelen nodig heeft, het lid vraagt om dat te verduidelijken.

Hebben de sprekers concrete voorstellen tot wijziging van de regelgeving? Als parlementslid is het steeds interessant om die te kunnen bezorgen aan de Vlaamse ministers, of de federale en Europese collega's.

Tweedehands elektrische wagens in België houden, is een voorwaarde om voldoende snel de automarkt te elektrificeren. Stijn Bex merkt op dat de buurlanden subsidies geven om tweedehandswagens aan te kopen, wat ervoor zorgt dat Belgische wagens eerder daarheen gaan. Hij vindt het economisch niet interessant om concurrentie tussen lidstaten te organiseren. Volgens hem zou de markt zonder die subsidies zichzelf organiseren en zouden die wagens in eigen land blijven. Daarom heeft hij minister Lydia Peeters gevraagd om haar buitenlandse collega's op te roepen om geen subsidies te geven in plaats van zelf een Vlaamse subsidie toe te kennen (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 3559). Zou deze discussie ook niet breder kunnen gaan richting laadinfrastructuur? Een vorig Vlaams project richting transport is de mist ingegaan omdat er te veel oproepen waren, waardoor de minister beslist heeft om alleen projecten voor personenwagens te steunen. Stijn Bex vraagt zich dan ook af of subsidies wel het juiste instrument in deze ontwikkeling zijn en of het niet beter is om de markt te laten spelen.

5.3. Andries Gryffroy

Andries Gryffroy heeft een aantal punctuele vragen, waarbij de eerste gaat over de e-fuels. Mobia voorspelt dat er tegen 2030 2 miljoen elektrische wagens zullen zijn, tegenover een kleine 3 miljoen wagens met een verbrandingsmotor. Hoever staat men met de e-fuels? Als die binnen vijf jaar klaar zijn, kunnen de resterende wagens met verbrandingsmotor versneld overschakelen en kunnen diesel en benzine worden vervangen. Hij is het niet eens met Stijn Bex dat alles geëlektrificeerd moet worden.

Ten tweede gelooft de spreker ook niet in het waterstofverhaal. Op dat punt is hij het wel eens met Stijn Bex, die zegt dat het schaarse waterstof nodig is voor andere toepassingen, en eerder voor zware industrie dan voor vrachtwagens.

Ten derde merkt het lid op dat hij bij de transportfederatie niets gehoord heeft over de transit door België van vrachtwagens uit andere landen zoals Duitsland, Spanje, Roemenië en Scandinavië. Wat als er dan geen mogelijkheid bestaat om

fossiele brandstof te tanken? Met andere woorden: in welke mate is België coherent met het Europese beleid en is iedereen mee met dat beleid?

Ten vierde wil het lid van Stéphane Jacobs weten of er een mogelijkheid is om binnenwaterterminals geheel of gedeeltelijk te voorzien van walstroom, zowel voor de binnenvaartschepen als voor vrachtwagens.

Hoeveel koelloodsens zijn uitgerust met elektrische stopcontacten om vrachtwagens elektrisch te laden zodat ze verder kunnen koelen? Andries Gryffroy vermoedt dat dat er weinig zijn, waardoor de motoren van koelwagens ook 's nachts blijven draaien. Dat oplossen zou volgens een quick win kunnen zijn.

Aan de MORA vraagt het lid of het feit dat het Fietsfonds en het Kopenhagenfonds onder de bevoegdheid van respectievelijk minister Lydia Peeters en minister Bart Somers vallen, en door aparte administraties beheerd worden, niet tot gemiste kansen leidt.

6. Antwoorden van de sprekers

6.1. Stéphane Jacobs

Als de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hem uitnodigt, zoals Stijn Bex voorstelde, komt *Stéphane Jacobs* daar graag een bredere toelichting geven.

Op de vraag of er meer middelen nodig zijn, antwoordt de spreker dat een transitie-manager enerzijds slagkracht nodig heeft om zaken vooruit te helpen, anderzijds zijn er vanwege de transversaliteit onderwerpen naar boven gekomen die niet tot de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit behoren. Zo vallen de opleiding en vorming van elektrotechniekers voor een groot deel onder de bevoegdheid van de minister bevoegd voor Tewerkstelling en Onderwijs.

Er moet meer worden ingezet op innovatie op het vlak van laadinfrastructuur. De spreker heeft weet van een bedrijf in Antwerpen dat zijn mobiele laadinfrastructuur inzet voor deelauto's. Dat kan ook een oplossing zijn voor parkings of op het publieke domein in andere steden. De spreker betreurt dat het bedrijf in kwestie zijn VLAIO-steun is misgelopen omdat het product en deze unieke technologie al te ver ontwikkeld waren. Hij verwijst ook naar een gelijkaardige Franse technologie met robots in parkings. Dat zijn volgens hem voorbeelden van technologieën die zouden moeten kunnen worden ingezet en die VLAIO zou moeten ondersteunen.

Een aantal bedrijven zijn actief bezig om ook de binnenvaart te elektrificeren. De klassieke walstroom, waarbij het binnenschip naast de wal ligt voor water en elektriciteit, is een model dat commercieel heel moeilijk ligt. Er zijn een aantal Nederlandse bedrijven actief op die markt, maar momenteel is dat nog geen rendabel businessmodel. Anderzijds zou de klassieke walstroom kunnen worden vervangen door boten die fungeren als elektrische boten, waarbij containers dan de batterijen zijn die ingewisseld kunnen worden. Daarrond lopen enkele proefprojecten in Nederland, en ook een Vlaams bedrijf werkt daarrond. Dergelijke nieuwigheden kunnen het elektrificatieproces mee op gang trekken.

6.2. Philippe Degraef

Philippe Degraef gaat in op de vraag over de in het buitenland ingeschreven voertuigen. Hij herhaalt dat het belangrijk is subsidies te voorzien voor zero-emissievoertuigen, maar dat die subsidies van hetzelfde niveau moeten zijn als die in de buurlanden. Hij herhaalt het voorbeeld uit Duitsland waar 80 procent van de meerkost van een zero-emissievoertuig ten opzichte van een dieselveertuig wordt gesubsidieerd, wat veel meer is dan in Vlaanderen, dat het op zijn beurt beter doet

dan Brussel en Wallonië, waar helemaal niets is. Verder benadrukt hij opnieuw dat Vlaanderen ervoor moet opletten dat binnen een paar jaar alle zero-emissievoertuigen niet ingeschreven zijn in het buitenland, wat een spijtige zaak zou zijn. Dergelijke subsidies zijn nodig omdat de meeste Vlaamse transportbedrijven zeer kleine en zelfs microbedrijven zijn, met als gemiddelde de grootte van een kmo, die er zonder een financiële duw in de rug bij hun opstart niet komen.

In antwoord op de vraag over de verbrandingsmotor zegt Philippe Degraef dat Europa bij zijn weten nog geen definitieve beslissing genomen heeft over vrachtwagens. Sommige constructeurs hebben wel al beslist om vanaf een bepaalde datum dergelijke vrachtwagens niet meer te verkopen. Vrachtwagens met verbrandingsmotor kunnen nu al op HVO rijden. Helaas is die brandstof de helft duurder dan de klassieke fossiele diesel. De spreker zou het een goede zaak vinden om de accijnzen op dat type diesel te verlagen, maar HVO is nog niet opgenomen in de Europese Energietaxatierichtlijn uit 2003, die de minimumdrempels bevat waaronder een lidstaat niet mag zakken. Betekent dat dat er geen ondergrens is voor de taxatie van de accijnzen, vraagt *Andries Gryffroy*? Dat is volgens *Philippe Degraef* niet het geval: HVO wordt dan, overeenkomstig de Energietaxatierichtlijn uit 2003 die momenteel van toepassing is, gelijkgesteld met gewone diesel en mag niet zakken onder de 330 euro per 1000 liter.

De spreker beaamt dat vrachtwagens nog steeds leeg rijden en het vervoer efficiënter zou kunnen gebeuren, maar nul procent leeg rijden is een illusie. Hij geeft het voorbeeld van een tank waarmee men benzine of diesel levert; die kan men nadien moeilijk met melk vullen. Maar hij verzekert dat de transporteurs er alles aan doen om die lege kilometers, die niemand betaalt en voor transporteurs dus pure kosten zijn, tot een minimum te herleiden.

6.3. Michel Martens

Michel Martens suggereert om ENERGIA, de vroegere petroleumfederatie, uit te nodigen om een stand van zaken te geven over die e-fuels. Een gelijkaardige vraag werd ook al gesteld in 2010, op het moment dat de CO₂-doelstellingen verstrengd werden. Volgens de spreker heeft Vlaanderen een twintigtal jaren achterstand opgelopen en moet men nu een paar versnellingen hoger schakelen. Mobia neemt hier een afwachtende houding aan en hoopt op een diversificatie van technologieën. De spreker merkt wel op dat voor het aanmaken van e-fuels ook (groene) energie nodig is, die niet op andere manieren kan worden ingezet.

De spreker treedt *Andries Gryffroy* bij in zijn opmerking over de 3 miljoen wagens met verbrandingsmotor in het wagenpark tegen 2030 en zelfs later. Daarnaast is er ook het vrachtwagenpark, waarbij het in sommige sectoren tien tot vijftien jaar kan duren vooraleer een wagen vervangen wordt, en dat vooral bij kleine zelfstandigen zoals een stukadoor of een loodgieter. Zij zullen vooral nood hebben aan duurzame brandstoffen.

Volgens *Michel Martens* gaat ook de luchtvaart moeten decarboniseren, wat de aanzet kan zijn om sneller het aanbod van e-fuels op te schalen. Het zware en lichte wegtransport komen daardoor misschien opnieuw in beeld, aldus de spreker. Maar op korte termijn ziet hij het nog niet gebeuren en blijft het nog in de testfase.

De shift naar elektrische voertuigen zal een impact hebben op de werkgelegenheid, omdat het maken van een benzine- of dieselwagen meer mensenhanden vergt. De batterijproductie voor de elektrische wagens zou dat voor een deel kunnen compenseren met een andere soort tewerkstelling, van elektrotechniekers in plaats van automechaniciëns, maar daarvoor is omscholing nodig. Ook in het onderwijs moeten die nieuwe beroepen aantrekkelijker worden gemaakt. Daarom verdienen de STEM-beroepen een opwaardering. Er zal ook extra tewerkstelling komen voor

de (online) verkoop van de geconnecteerde wagen en de analyse van de bijhorende data. Dat zijn dan vooral informatici en data-analisten. Ruimer gezien is er niet alleen de geconnecteerde wagen maar ook de geconnecteerde mobiliteit, waarbij voertuigen interageren met de infrastructuur en met andere vervoersmodi. Daarvoor komt MaaS in beeld, met een nieuw ecosysteem dat voor extra tewerkstelling zal zorgen, net zoals de laadpalen en de nieuwe typecontracten met formules voor elektriciteit dat zullen doen, aldus Michel Martens.

Wat de plug-inhybrides betreft, meent de spreker dat het wel mogelijk is om daar vele elektrische kilometers mee te rijden, wat ook nuttig is omdat de fossiele kilometers zwaarder belast worden. Hij voegt daaraan toe dat de fiscale aftrekbaarheid van de plug-in hybride bedrijfswagens binnenkort helemaal zal verdwijnen. Mobia betreurt dat, omdat niet iedereen over een laadpaal beschikt en hybride voertuigen dan een interessante tussenoplossing zijn op weg naar volledig elektrische automobilititeit.

6.4. Frank Van Thillo

Op de vraag over het Fietsfonds en het Kopenhagenfonds antwoordt *Frank Van Thillo* dat de inefficiëntie van de twee fondsen voornamelijk zit in het tijdsperspectief waarop de middelen zijn vrijgemaakt. Er zijn heel wat gemeenten die binnen de twee jaar projecten moeten indienen of die al projecten lopen hadden, en daardoor niet meer in aanmerking komen. Dat zijn gemiste kansen.

De spreker geeft wel aan dat het Fietsfonds en het Kopenhagenfonds met verschillende doelstellingen werken. Het Fietsfonds is er voor fietsprojecten, en meer voor de bereikbaarheid en het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, terwijl het Kopenhagenfonds vooral ingezet wordt voor de routes van en naar de school en de beveiliging van de schoolomgeving, wat ook een vraag was van de MORA.

Wat het Fietsfonds betreft, heeft minister Lydia Peeters op vraag van de MORA en van de provincies snel bijgestuurd, omdat een aantal projecten uit de boot vielen. Dat getuigt volgens Frank Van Thillo van flexibiliteit om de middelen binnen de twee jaar te besteden, zoals het plan Vlaamse Veerkracht bepaalt. De VVSG en de VVP, die ook lid zijn van de MORA, vinden hun gading bij het Kopenhagenfonds.

De spreker verduidelijkt de positie van de MORA over technologie-neutraliteit. Qua personenmobiliteit is het goed om na Fit voor 55 in een transitieproces te gaan en dat te omarmen. Dat wil niet wil zeggen dat men geen rekening moet houden met spelers die een bepaalde drempel over moeten, maar Vlaanderen mag die transitie naar elektrificatie niet missen. Voor de transport- en logistieke sector zijn vooral middelen, innovatie en transitieprocessen in samenwerking met de sector nodig als Vlaanderen op economisch vlak wil mee zijn. Frank Van Thillo hamert erop dat de politiek een keuze moet maken en die niet langer moet uitstellen.

7. Replieken en aanvullende antwoorden

Andries Gryffroy vraagt zich af of technologie-neutraliteit geen achterhaald concept is, want autoconstructeurs brengen vooral elektrische en een beperkt aantal waterstofwagens op de markt. *Frank Van Thillo* antwoordt dat het Europa is dat bepaalt wat de technologie van de toekomst gaat zijn voor de personenmobiliteit. Voor hem blijven in dezen de klimaatdoelstellingen doorslaggevend en zullen ze bepalend zijn voor de keuze van de technologie.

Wim Verheyden merkt op dat de verkoop van elektrische wagen stagneert vanwege de hoge prijzen en hij verwacht voor de volgende jaren veeleer een prijsverhoging dan een -verlaging. Bovendien vreest hij dat ook de elektriciteitsprijzen niet echt gaan verlagen. Daarom is er volgens hem plaats voor alternatieven naast

elektriciteit. Een bijkomend argument daarvoor is de energie-onzekerheid in Vlaanderen en België.

Stijn Bex repliceert dat men met alle olie die vandaag voor voertuigen wordt gebruikt voldoende elektriciteitscentrales kan laten draaien om alle auto's elektrisch te laten rijden, en dan nog energie over zou hebben voor andere toepassingen. Vanuit energetisch oogpunt is het bijgevolg veel interessanter om op elektriciteit te rijden dan op olie. Verder is hij van mening dat men in deze discussie niet van geloof moet spreken, maar naar wetenschappelijke studies en naar specialisten in het buitenland moet kijken. Vlaanderen dreigt volgens hem fouten te maken wanneer evidente keuzes, zoals elektrificatie van personenvervoer, niet voluit omarmd worden.

Verder vreest het lid dat met de toename van grotere en zwaardere auto's zoals SUV's de winst van elektrificatie verloren zal gaan. De batterij moet veel zwaarder zijn dan voor een kleine personenwagen. Daarom is het vanuit klimaat- en energie-oogpunt belangrijk om incentives te geven voor de aankoop van kleinere wagens.

Tot slot laat hij Philippe Degraef weten dat volgens het kabinet van de federale minister Georges Gilkinet een proefproject voor B-rijbewijzen voor zwaardere elektrische bestelwagens wordt opgestart in het kader van de Europese wetgeving. Tegen 2024 wordt beslist of er een bredere aanpassing komt.

Andries Gryffroy zou dat een vreemde discriminerende beslissing vinden. Hij vraagt zich ook af of er voldoende aandacht is voor de productie van batterijen die nodig zullen zijn als Europa gaat voor elektrische wagens. *Frank Van Thillo* merkt daarbij op dat Europa net een programma voor batterijtechnologie heeft opgestart. *Michel Martens* vindt dat rijkelijk laat, omdat de commercialisatie ervan pas in 2030 verwacht wordt.

Wim Verheyden voegt eraan toe dat een batterijfabriek niet op een-twee-drie gerealiseerd kan worden en dat Vlaanderen daarvoor alweer afhankelijk is van het buitenland en vooral van China. Hij vraagt de specialisten ook voor welke technologie een particulier het best opteert bij de aankoop van een nieuwe wagen.

Dat hangt volgens *Michel Martens* samen met het verplaatsingsprofiel van de consument. Als het gaat het over korte verplaatsingen en stadsverkeer, zo'n 15.000 km per jaar, is een elektrische wagen de beste optie. De hogere kostprijs kan worden gecompenseerd via zonnepanelen en een thuisbatterij, waarmee de auto gratis opgeladen wordt. De investeringskosten voor de zonnepanelen en de thuisbatterij moeten er nog wel bij gerekend worden. De vrijstelling van BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting moeten er dan weer afgetrokken worden.

Andries Gryffroy is er vanuit zijn persoonlijke situatie van overtuigd dat een elektrische wagen voor weinigen is weggelegd, en zeker niet voor mensen zoals hij die in een appartementsgebouw wonen zonder zonnepanelen of thuisbatterij en zonder de mogelijkheid om een laadpaal te installeren in de gemeenschappelijke garage. Hij vindt de Chinese elektrische wagens ook te duur.

Frank Van Thillo maakt de vergelijking met het protest tegen de komst van Telenet ten tijde van Luc Van den Brande. Hij is van oordeel dat men de industriële of economische evolutie niet mag tegenhouden. Hij vindt het wel nuttig om te investeren in een elektrische wagen, meer dan in een klassieke wagen, die binnen drie jaar niets meer waard is.

Het nut van deze hoorzitting en discussie is dat duidelijk wordt dat er in Vlaanderen nog veel moet gebeuren om klaar te zijn tegen 2029, de vooropgestelde einddatum van de verkoop van auto's met verbrandingsmotor. De MORA wil daar ook over in

discussie gaan met de vakbonden en de werkgevers. De spreker is ervan overtuigd dat het kantelpunt eraan komt en pleit ervoor dat Vlaanderen, met zijn politici, middenveld en burgers, zo snel mogelijk klaar zou zijn om de transitie zo efficiënt mogelijk te maken. Dat is volgens hem goed beleid.

Michel Martens merkt op dat het niet nodig is om elke dag te laden. De autonomie van de nieuwste elektrische wagens is 400 à 500 km, en er is ook publieke laadinfrastructuur voor wie in een appartement of in de stad woont en geen plaats heeft voor een laadpaal.

Leo Pieters is van mening dat de vergelijking met het verhaal van Telenet niet opgaat omdat de aankoop van een gsm of kabeltelevisie kleine investeringen zijn in vergelijking met een elektrische wagen. Gaat de overheid ook geen inkomsten derven als de accijnzen op auto's met verbrandingsmotoren wegvallen?

Frank Van Thillo treedt Leo Pieters bij wat de een-op-eenvergelijking met Telenet betreft, maar wijst erop dat Vlaanderen toen ook een grote investering gedaan heeft voor de installatie van de coaxkabel bij elk gezin. Hij benadrukt nogmaals dat er een transitie aankomt en dat Vlaanderen en de burgers daar het maximale uit moeten halen. Het is volgens hem de taak van deze commissie om dat te bewaken. Dat is ook de mening van het merendeel van de leden van de MORA, die willen worden voorbereid op de elektrificatie die er sowieso aankomt.

II. Hoorzitting van 20 januari 2023

1. CO₂-neutrale brandstoffen

1.1. Toelichting door Benjamin Cuyt (P1 Performance Fuels)

P1 Performance Fuels is wereldwijd het eerste merk met 100 procent niet-fossiele en CO₂-neutrale brandstof, waarvan de productie in Vlaanderen gebeurt, stelt *Benjamin Cuyt*. Voor de decarbonisatie van mobiliteit zijn er meer technologieën nodig dan enkel elektrificatie. Vandaag zijn er 1,6 wereldwijd miljard verbrandingsmotoren, tegen 2035 zullen dat er naar schatting nog steeds 1,3 miljard zijn.

CO₂-neutrale brandstof kan men onderverdelen in twee groepen: e-fuels en biosynthetische brandstoffen.

Bij e-fuels wordt de CO₂ uit de omgeving gehaald door 'direct air capture'. Water wordt gesplitst in waterstof en zuurstof. Waterstof wordt gesynthetiseerd en gecombineerd en verbonden met de CO₂. Daaruit komt hydrocarbon, en dat is brandstof. Als men die brandstof opnieuw gebruikt, komt de CO₂ opnieuw vrij maar niet meer als de CO₂ die uit de lucht werd gehaald. Bij fossiele brandstoffen haalt men olie uit de grond, gecompriëerde koolstof, waarmee men altijd nieuwe CO₂ aan de lucht toevoegt. De brandstof van P1 Performance Fuels laat de CO₂ die er al is, circuleren en recycleert die.

De tweede groep zijn de biosynthetische brandstoffen. Daarvoor wordt de CO₂ niet uit de lucht of uit de industrie gehaald, maar wordt een tweede generatie biomassa, afval van de voedingsindustrie, als grondstof genomen. Bij de eerste generatie biomassa worden extra planten aangeplant, wat een verkwisting van landbouwgronden is. De tweede generatie biomassa wordt gesynthetiseerd met waterstof en daaruit ontstaat brandstof.

De brandstof van P1 Performance Fuels is een combinatie van beide types brandstoffen, en dus 100 procent niet-fossiel en CO₂-neutraal. Elke verbrander die vandaag rondrijdt, kan CO₂-neutraal rijden met die brandstof. De brandstof heeft

dezelfde normering als de benzine aan de pomp en is dus inzetbaar zonder nieuwe regulering of wetgeving.

De productie van de brandstof gebeurt in Lommel. De hoofdzetel van P1 Performance Fuels bevindt zich in Berlijn.

Benjamin Cuyt meent dat men de uitstoot van auto's altijd in zijn totaliteit moet bekijken. Een verbrandingsmotor heeft uitstoot en een elektrische wagen niet. Maar het is veel belangrijker om te kijken naar de 'well-to-wheel'-calculatie: wat gebeurt er voor de energie in de wagen komt? Elektriciteit wordt nog altijd niet CO₂-neutraal geproduceerd.

De P1 Performance Fuel wordt met groene energie geproduceerd. De well-to-wheel-analyse leert dat er een reductie van meer dan 94 procent aan nieuwe CO₂-uitstoot is in vergelijking met verbrandingsmotoren op klassieke brandstof. Bij wagens met een verbrandingsmotor komt de meeste CO₂ vrij tijdens het rijden, door de verbranding van fossiele brandstoffen. Er is ook CO₂-uitstoot bij de productie van de wagens zelf. Dat is ook het geval bij de productie van elektrische voertuigen, waarbij volgens de spreker meer CO₂ wordt uitgestoten dan bij de productie van wagens met een verbrandingsmotor. Bij het rijden met een batterij elektrisch voertuig wordt natuurlijk geen nieuwe CO₂ uitgestoten. Als wagens met een verbrandingsmotor gebruik maken van CO₂-neutrale brandstof, is de well-to-wheel-balans van de verbrandingsmotor competitief met de elektrische wagens. Elke verbrandingsmotor kan vandaag even CO₂-neutraal rijden als een elektrische wagen.

Er zijn dus meer technologieën nodig om het door Europa opgelegde doel van 80 procent CO₂-reductie tegen 2050 te realiseren. In 2023 zit men daar nog ver boven. Het is duidelijk dat de transportsector er niet in slaagt om de CO₂-uitstoot te verlagen.

P1 Performance Fuels heeft eerst zijn brandstof ontwikkeld voor de race-industrie, een labo voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën. Men is begonnen in de World Touring Car Championship, daarna in de World Rally Championship. Vanaf dit jaar doet men ook de World Karting Championship. Het belangrijkste is echter om ook auto's op de gewone weg met deze brandstof te laten rijden.

Er wordt vandaag al gewerkt met toonaangevende autoproducenten: Toyota, Mazda, veel Duitse automerken, BMW, Volkswagen enzovoort. Recent is er een samenwerkingsakkoord getekend met een Duits tankstationsnetwerk, Sprint. Het eerste tankstation wereldwijd met CO₂-neutrale en niet-fossiele brandstof wordt geopend in Berlijn. Op 18 januari 2023 heeft men de voltallige Duitse regering uitgenodigd om het volledige wagenpark van de overheid vandaag al CO₂-neutraal en niet-fossiel te laten rijden.

Ook in België worden gelijkaardige acties gepland. Er zijn voorakkoorden getekend met twee grote tankstationsnetwerken in Vlaanderen.

De spreker benadrukt nogmaals dat deze CO₂-neutrale brandstof in Vlaanderen wordt geproduceerd. Vlaanderen kan dus op de eerste rij staan in de decarbonisering van de automobielsector.

1.2. Vragen van de leden

1.2.1. *Willem-Frederik Schiltz*

Benjamin Cuyt zegt dat men de productie van elektrische voertuigen moet meerekenen in de totale ecologische voetafdruk, zegt *Willem-Frederik Schiltz*, maar dat

geldt ook voor de productie van waterstof. Waterstof kan duurzaam worden gemaakt, maar het zal nog vele jaren duren voor de volumes geproduceerde groene waterstof voldoende hoog zijn om die brandstof te kunnen leveren. Wat is de verwachting over de geproduceerde volumes groene waterstof?

1.2.2. *Wim Verheyden*

Waarom heeft het zo lang geduurd om effectief met deze brandstof op de markt te komen, vraagt *Wim Verheyden*.

Waarom duurde het zo lang vooraleer er een netwerk kon worden uitgebouwd? Was er tegenstand van de auto-industrie of de petroleumindustrie?

Kunnen de huidige petroleuminstallaties worden gebruikt om die brandstof te produceren? Zijn er contacten?

Als de CO₂-neutrale brandstof binnenkort beschikbaar is in tankstations in België, zal iedereen er binnen een redelijke afstand gebruik van kunnen maken?

Wat is de prijs aan de pomp van die brandstof?

1.2.3. *Stijn Bex*

Hoe beschikbaar zijn de grondstoffen nodig voor dit product, vraagt *Stijn Bex*. Hoever staat men met het uit de lucht halen van CO₂? Schaarste heeft allicht een impact op de kostprijs van die brandstof.

Elektrische auto's kennen een bijzonder energie-efficiënt proces, beter dan bij diesel- en benzineauto's. Is de energie-efficiëntie van deze brandstof gelijkaardig aan die van benzine en diesel? Stel dat men dit product op grote schaal kan produceren, voor wat moet men het dan gebruiken? Voor vliegtuigen en voor schepen omdat men deze moeilijker kan elektrificeren?

Europa wil op termijn geen wagens op fossiele brandstoffen meer produceren. Dat heeft toch consequenties voor dit product?

De CO₂-uitstoot van deze brandstof is vrij beperkt, maar wat met andere vervuilende schadelijke elementen, zoals stikstof, die men niet heeft bij elektrificatie?

1.2.4. *Bruno Tobbyack*

Bruno Tobbyack vindt deze brandstof een interessante piste voor bestaande voertuigen.

Ook hij informeert naar de prijs van deze brandstof. Produceert men met subsidie? Is men concurrentieel zonder subsidie?

Wat zijn de productiehoeveelheden? Is dat schaalbaar tot op het niveau van tientallen tot honderden miljoenen voertuigen die vandaag brandstofmotoren hebben?

Het productieproces gebruikt elektriciteit. Hoeveel elektriciteit heeft men nodig voor de productie van een liter fossielvrije brandstof? Elektrische wagens zijn energie-efficiënter dan klassieke verbrandingsmotoren. Als men voor deze fossielvrije brandstof meer elektriciteit nodig heeft dan men nodig heeft om elektrisch te rijden, is het zinnvoller om meteen elektrisch te rijden. Het is misschien een overgangstechnologie, maar als het een zeer dure overgangstechnologie is, verdwijnt het prijsvoordeel ten opzichte van de elektrische wagen.

Benjamin Cuyt zei terecht dat niet alle elektrische stroom om elektrische wagens te laten rijden, groen is, maar dat geldt allicht ook voor de elektriciteit die gebruikt wordt om deze brandstof te produceren. Als men wil opschalen, hoeveel bijkomende groene stroom is er dan nodig? Is er voldoende groene stroom beschikbaar om groene brandstof te maken?

1.2.5. *Robrecht Bothuyne*

Robrecht Bothuyne sluit zich aan bij de vragen van de collega's over de kostprijs, beschikbaarheid en opschaling.

Wie zijn de concurrenten? Wat is het voordeel van P1 Performance Fuels ten aanzien van die concurrenten?

1.2.6. *Chris Steenwegen*

Volgens *Chris Steenwegen* wordt secundaire biomassa voor ongeveer alles ingeschakeld: veevoeders, bodemverbetering en koolstofopslag, verlaging van de methaanuitstoot van runderen. Die biomassa kan men dus niet oneindig gebruiken en komt in concurrentie met andere ideeën om CO₂-uitstoot te verminderen. Wat is daarover het standpunt van de spreker?

1.2.7. *Andries Gryffroy*

Volgens berekeningen zal 60 procent van de wagens in 2030 nog steeds niet elektrisch zijn, zegt *Andries Gryffroy*. Er zou ook nog een probleem zijn met accijnzen. Volgens zijn informatie vraagt Europa dat e-fuels en gewone brandstoffen op dezelfde manier worden getaxeed, namelijk minimum 30 procent accijnzen. Klopt dat?

1.3. Antwoorden van Benjamin Cuyt

Energie-efficiëntie staat centraal in de vraagstelling, stelt *Benjamin Cuyt* vast. De productie van de brandstof in Vlaanderen gebeurt met groene elektriciteit. Als men wil opschalen, zal men inderdaad veel meer groene elektriciteit nodig hebben en het is inderdaad veel zinvoller om de groene elektriciteit rechtstreeks naar elektrische wagens te brengen. Het voordeel van niet-fossiele brandstof is dat ze niet moet worden geproduceerd waar ze moet worden ingezet. Er is wereldwijd voldoende groene energie, maar het probleem is transport en opslag. Deze brandstof kan elders worden geproduceerd met veel meer groene energie dan men vandaag al doet. De productie van groene elektriciteit in Vlaanderen kan dus worden gebruikt voor huishoudens en auto's, maar de productie van deze niet-fossiele brandstof en van waterstof kan decentraal. Dat kan bijvoorbeeld in Marokko wat een bijdrage levert aan de lokale economie, educatie, infrastructuur enzovoort. P1 Performance Fuels is dus niet in competitie met de elektriciteit voor elektrische voertuigen en ook niet met elektrische voertuigen.

74 procent van de globale CO₂-emissie komt van de transportsector, 48 procent van het personenvervoer. In 2030 zullen er nog altijd 1,3 miljard wagens met verbrandingsmotoren zijn en 0,3 miljard elektrische wagens. Natuurlijk zal de elektrische wagen er komen, maar men zal moeten focussen op die verbrandingsmotoren om effectief CO₂-reductie te realiseren.

Biomassa wordt inderdaad voor heel veel ingezet, maar er zijn wereldwijd ook heel veel regio's waar er biomassa-afval is, bijvoorbeeld van kokosnoten in Indonesië en vis in Marokko.

Waterstofproductie moet inderdaad worden opgeschaald, maar daar is men mee bezig.

P1 Performance Fuels produceert vandaag ongeveer 10 miljoen liter per jaar. In Vlaanderen kan men opschalen tot 20 miljoen liter. Men zal decentraal productiesites moeten opbouwen om meer te produceren.

Men krijgt tegenstand van het netwerk, het olienetwerk en het politieke netwerk. Grote oliebedrijven zijn niet geïnteresseerd om zulke brandstoffen te ontwikkelen en hebben al concurrenten opgekocht om die ontwikkeling klein te houden. P1 Performance Fuels heeft zo'n aanbod afgeslagen. Men krijgt wel heel veel steun van de automobieliindustrie. Men werkt samen met alle Japanse bedrijven, er staan 'white papers' gepland met Duitse automobieli producenten.

De meeste tegenkanting ervaart de spreker van de politiek. Als men vasthoudt aan enkel de elektrische wagen en de productie van verbrandingsmotoren verbiedt, dan is de niet-fossiele brandstof een stervende technologie. Hij roept op om naast de elektrische wagen, ook groen licht te geven voor deze niet-fossiele brandstof.

De niet-fossiele brandstof wordt inderdaad op dezelfde manier getaxeerd als fossiele brandstof. Die niet-fossiele brandstof kost op dit moment 5 euro per liter. Accijnzen en productie beïnvloeden de prijs. Een opschaling van de productie kan de prijs doen dalen, maar ook een vermindering van de accijnzen kan een prijs tussen 3 en 3,5 euro per liter opleveren. Een hervorming van de belasting op de inverkeerstelling is nodig als men rijden met niet-fossiele brandstof wil stimuleren.

Er is al een voorakkoord met twee tankstationsnetwerken in Vlaanderen. Als de politiek ruggensteun geeft, kan men brandstof in het bestaande netwerk aanbieden.

Niet de verbrandingsmotor maar de fossiele brandstof stoot CO₂ uit. Niet-fossiele brandstof stoot ook veel minder stikstof uit dan fossiele brandstof omdat die op een synthetische manier wordt geproduceerd waardoor bepaalde schadelijke stoffen, zoals zwavel, er al worden uitgehaald. De brandstof bereikt vandaag al de Euro 7-norm.

Vandaag wordt deze brandstof al gebruikt in de World Rally Championship. Hij wordt waar mogelijk getransporteerd met vrachtwagens op biodiesel, gewonnen uit oude gebruikte oliën. Jammer genoeg varen niet alle boten op zulke fuels, maar dat komt eraan. De racewereld is vandaag toonaangevend voor groene mobiliteit.

Een extern ingenieursbedrijf heeft een 'Life Cycle Analysis' gemaakt. Als men de brandstof in Vlaanderen produceert en inzet in een tankstation in Duitsland, aangevoerd met een gewone dieseltankwagen, dan is er een well-to-wheelreductie van 94,3 procent in vergelijking met de fossiele brandstof.

Er zijn natuurlijk concurrenten, maar die zijn er nog niet geslaagd om een 100 procent niet-fossiele CO₂-neutrale brandstof die voldoet aan de EN 228-norm te ontwikkelen. De brandstof van P1 Performance Fuels voldoet aan de EN 228 normering en ook aan de 'Japanese Industrial Standard'. Enkel met concurrentie die de technologie voortstuwt, kan men ervoor zorgen dat die technologie zo snel mogelijk wordt geïmplementeerd zodat men een verschil kan maken. Elektromobiliteit is een oplossing, maar zal niet volstaan.

2. EV-laadinfrastructuur in appartementsgebouwen

2.1. Toelichting door Jürgen Van Strydonck (Unie van Syndici)

De omslag naar elektrische mobiliteit is ingezet, en dat vraagt ook aangepaste laadinfrastructuur, zegt *Jürgen Van Strydonck*, ook in appartementsgebouwen. Daarin spelen syndici een belangrijke rol.

Er zijn vier plaatsingsmethoden. Twee daarvan zijn risicovolle laadmethoden waarbij wordt gebruikgemaakt van een klassiek stopcontact en een bekabeling die onvoldoende aangepast is aan langdurig gebruik. De andere twee maken gebruik van een laadpaal die voorzien is op een continue belasting en die veel veiliger en intelligenter is. De twee laatste laadmethoden maken ook gebruik van een datakabel waardoor kan worden gestuurd.

De wet bepaalt dat iedereen in gedwongen mede-eigendom een laadinfrastructuur moet kunnen plaatsen. Als syndicus zijn er drie mogelijkheden om te reageren als er zo'n vraag komt. De eerste is niet reageren op een schriftelijke vraag. Twee maanden na de aanvraag krijgt de aanvrager dan automatisch de toestemming om een laadpunt te plaatsen. De tweede is positief antwoorden. De derde is een gemotiveerd negatief antwoord geven. Als een collectieve oplossing is voorzien, binnen de zes maanden na aanvraag, dan krijgt men geen individuele toelating. Individuele laadinfrastructuur moet beantwoorden aan een aantal veiligheidsnormen.

Een individuele plaatsing is niet toekomstgericht. Er is niet alleen een groter veiligheidsrisico, maar ook een grotere afstand van de teller tot het laadpunt, wat tot hogere kosten kan leiden. Er is ook een risico op overbelasting en het is weinig democratisch door reële vermogenschaarste op het Fluvius-netwerk.

De Unie van Syndici is daarom voorstander van collectieve aanpak van de laadinfrastructuren. De voorkeur gaat naar een gemeenschappelijke bekabeling die langs alle parkeerplaatsen naar een zekeringenkast loopt. Vanuit die zekeringenkast wordt er een aftakking gemaakt naar ofwel een nieuwe elektriciteitsmeter, ofwel naar bestaande infrastructuur.

Voordeel van dergelijk systeem is een optimale benutting van het beschikbaar vermogen. Het is ook technisch makkelijk uit te breiden. De klant kan aansluiten wanneer dat nodig is. Het is prijsvoordelig. Er zijn bepaalde veiligheidsvoorschriften, maar het is ook een opportuniteit om het gebouw brandveiliger te maken.

Collectieve laadinfrastructuur is ook interessant met energiegemeenschappen. De VME kan een productie-eenheid van zonne- of windenergie worden en de stroom verkopen, zoals Vincent Spruytte reeds toelichtte op de hoorzitting van 2 december 2022 over energiedelen (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1558/1). Het geld wordt gereserveerd op een reservefonds, en die middelen kunnen worden gebruikt om nadien investeringen te doen. In combinatie met batterijen, wordt het piekverbruik afgevlakt.

De Unie van Syndici is voorstander van het Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties, dat ervoor zorgt dat een installatie veilig gebeurt. Er is een koninklijk besluit op komst, waarvan men hoopt dat het komaf maakt met de lokale interpretatieverschillen, die vandaag de uitrol van privaatieve laadinfrastructuur blokkeren.

Laadinfrastructuur helpt de klimaatdoelstellingen te bereiken. Daarom stelt de unie voor om bij beslissingen daarover de meerderheidsvereiste in een VME aan te passen van twee derde naar de volstreekte meerderheid.

Fiscale maatregelen helpen om VME's te overtuigen om te investeren in laadinfrastructuur. De Unie van Syndici pleit voor het aanhouden van fiscale ondersteuning. Ook de preconfiguratie (basisinfrastructuur) zou daarvoor in aanmerking moeten komen.

Op technisch vlak is men voorstander van een collectieve infrastructuur waarmee men het vermogen kan delen. Het gebruik van snellaadpunten zou verder moeten worden verfijnd omdat zij bidirectioneel verkeer mogelijk maken waardoor een piekbelasting kan worden vermeden. De batterij van de auto fungeert in zo'n geval als thuisbatterij.

Er moeten bijkomende veiligheidsmaatregelen worden genomen, zoals die nu al in Brussel gelden: een noodstopknop, een plan met de laadpunten. De stroomtoevoer moet automatisch worden afgesloten bij brandalarm. De laadpunten moeten fysiek worden beschermd. Er zou best verluchting van de garage zijn, rook- en CO-melders, compartimentering van de garage. De aanwezigheid van een autoblusdekken is sterk aangewezen.

In Vlaanderen is er voorlopig geen facilitator of kenniscentrum gespecialiseerd in laadinfrastructuur voor appartementsgebouwen, in Brussel en Nederland wel. Het kenniscentrum voorziet in begeleiding maar ook in documenten en basislastenboeken die de afspraken regelen tussen VME's en installateurs, VME's en producenten, VME's en eventueel derde partijen.

Tot slot is de spreker vragende partij voor het beschikbaar stellen van een vermogenscontrolesysteem door Fluvius om te weten of er voldoende ruimte is voor een collectieve laadinfrastructuur. Nu moet men eerst een studie laten uitvoeren door de netbeheerder, en die ook betalen, om te vernemen of er nog een nuttig laadvermogen beschikbaar is voor het appartementsgebouw.

2.2. Vragen van de leden

2.2.1. *Willem-Frederik Schiltz*

Voor elektrificatie in appartementen moet er meer aandacht komen, zegt *Willem-Frederik Schiltz*. Hoe krijgt men collectieve investeringen bij een asymmetrische investeringsbereidheid?

Vermogenscontrole is belangrijk en nuttig, los van tarifiering, maar puur uit veiligheid. Hoe stelt men een protocol op dat de ladingsprioriteit bepaalt? Idealiter is een kleine app voldoende, als iedereen invult wanneer en hoeveel men laadt. Maar mensen doen dit meestal niet. Zal dat niet tot conflicten leiden?

Stel dat één eigenaar de anderen kan overtuigen om de basisinfrastructuur te plaatsen. Die ene auto veroorzaakt dan wel bijzonder veel pieken, wat bijkomende kosten kan genereren voor de anderen.

2.2.2. *Bruno Tobbyack*

De aanwezigheid van laadinfrastructuur in een appartementsgebouw kan ook een meerwaarde en een stimulans zijn, zegt *Bruno Tobbyack*.

Het net zou a priori overal sterk genoeg moeten zijn om elektrische wagens te laden. Hoe vaak komt het in Brussel voor dat men moet zeggen dat men op een bepaalde plaats niet kan laden? Neemt het aantal situaties toe? Hoe is dat in Vlaanderen? Wordt bij de planning van appartementsgebouwen rekening gehouden met de aanwezige netcapaciteit, ook door Fluvius?

2.2.3. *Stijn Bex*

De spreker stelde een aantal beleidsinitiatieven voor. Het zou nuttig zijn om te weten of dat federale of gewestelijke bevoegdheden betreft, zegt *Stijn Bex*.

Zou het niet interessant zijn om ook een verplichting op te leggen aan de syndicus om een voorstel te doen aan een VME?

In Nederland en Brussel zijn er instanties om syndici te helpen bij de transitie. In Vlaanderen is er een transitie-manager. Heeft de unie al contact gehad met de transitie-manager?

2.2.4. *Robrecht Bothuyne*

Hoe ziet de spreker een kenniscentrum vanuit Vlaanderen, vraagt *Robrecht Bothuyne*. Moet de transitie-manager daarvoor zorgen of kan de unie daar ook een rol in spelen?

In Vlaanderen is er een capaciteitstarief dat een impact heeft op de prijs en de factuur. Het laden van een elektrische auto zorgt voor een piek in het verbruik. Is er een gestandaardiseerde manier om deze piek door te verrekenen aan de verschillende gebruikers in het appartementsgebouw?

2.2.5. *Andries Gryffroy*

In Brussel worden bijkomende veiligheidsmaatregelen opgelegd, zegt *Andries Gryffroy*. Was dat voor de brandweer voldoende om bepaalde vergunningen wel af te leveren?

2.3. Antwoorden van Jürgen Van Strydonck

In Brussel is er een nota met een aantal voorschriften, opgesteld door de brandweer samen met Leefmilieu Brussel en een aantal andere diensten, zegt *Jürgen Van Strydonck*. Men gebruikt dat document voor de realisatie van projecten. Er staat heel gedetailleerd in aan wat de infrastructuur moet beantwoorden.

Elektrificatie in Brussel gaat redelijk snel. De Unie van Syndici doet regelmatig een peiling onder de leden en daaruit blijkt dat veel eigenaars vragende partij zijn. Hierbij wordt ook de schaarste van het vermogen ingezet: wie eerst komt, eerst maalt.

Een syndicus verplichten om over te gaan tot een studie of een prestudie is een mooi initiatief. Laadpalen en elektrische voertuigen zijn een hot topic.

De schaarste van het vermogen is een argument om mensen aan te zetten om sneller te bewegen dan andere, maar fiscale maatregelen zijn dat ook.

Het netwerk is een intelligent netwerk met databekabeling waardoor pieken kunnen worden doorgerekend aan de gebruiker aan de tarieven die zijn afgesproken vanuit de VME. Als de VME een eigen productie-eenheid is en een energiegemeenschap vormt, dan wordt het bijzonder interessant.

Problemen met de netcapaciteit komen zeker voor. Jürgen Van Strydonck heeft zelf geen cijfers, Fluvius zou die kunnen geven. De Unie van Syndici wil snel vooruit met collectieve laadinfrastructuur in appartementsgebouwen. Het is zeker een meerwaarde voor de parkingeigenaar, het is veiliger en het wordt noodzakelijk.

Men heeft een aantal projecten gerealiseerd. De kostprijs van een parking met basislaadinfrastructuur komt neer op 1000 tot 1500 euro per plaats. Het is zeker niet duurder dan een individuele aansluiting. Er bestaan ook formules waarbij de installateur of leveranciers de hele infrastructuur financieren, maar dan is men bijvoorbeeld verplicht om energie af te nemen aan een minder gunstige prijs.

Er was ook een vraag naar ladingsprioriteit. Momenteel kunnen de auto's voldoende geladen worden. De sector werkt volop aan applicaties, onder meer in samenwerking met de VUB, om het laden intelligent te maken. Dat is een kwestie van tijd.

3. Autodelen

3.1. Toelichting door Jeffrey Matthijs (Autodelen.net)

Autodelen is het na elkaar gebruiken van een auto door meerdere mensen, stelt *Jeffrey Matthijs*. Het kernidee is auto's efficiënter gebruiken want een auto staat gemiddeld 95 procent van de dag stil. Het is geen autoverhuur, geen lease en geen salariswagen.

Jeffrey Matthijs bespreekt eerst drie mobiliteitsknelpunten en het effect van autodelen erop. Daarna doet hij een aantal suggesties voor het VEKP.

De grootte van het voertuigenpark neemt jaarlijks toe. Transport is een van de weinige sectoren waar de CO₂-uitstoot blijft stijgen. Autodelen kan met elektrische of met conventionele wagens en zorgt ervoor dat er CO₂-uitstoot wordt vermeden. Elke autodeler bespaart jaarlijks het equivalent van een vliegtuigreis van 2700 km aan CO₂.

Een tweede knelpunt heeft te maken met ruimte. Een deelwagen zal gemiddeld vier tot twaalf privéwagens vervangen waardoor de ruimte anders kan worden ingedeeld.

Een derde knelpunt zijn de files. Antwerpen en Brussel staan wereldwijd in de top 5 van files. Elektrificatie van het wagenpark zal hieraan niet veel veranderen. Mensen die aan autodelen doen nemen vaker het openbaar vervoer, rijden meer met de fiets en gaan bewust om met het autogebruik. En de modal shift zou nog veel hoger kunnen zijn.

De conclusie is dat er nood is aan een duurzame modal shift, ook een van de kernpunten in het VEKP. Er zijn minder auto's nodig en meer duurzame alternatieven en autodelen is hierbij essentieel. Jeffrey Matthijs wil ervoor pleiten om het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer) te vervangen door het STOAP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, autodelen, privévervoer). De mobiliteitspiramide zou kunnen worden geïntegreerd in de Vlaamse visie op duurzame mobiliteit.

Er zijn in Vlaanderen verschillende vormen van autodelen. Er zijn autodeelaanbieders met een eigen vloot. Grosso modo zijn er twee systemen: 'roundtrip' delen en 'free floating' autodelen. Bij roundtrip delen pikken mensen een auto op op een vaste standplaats of in een vaste zone en zetten hem daar ook terug na gebruik. Bij free floating wordt de wagen met een app gelokaliseerd en men kan hem na gebruik ergens anders in de stad achterlaten, soms zelfs in een andere stad.

Daarnaast wordt ook het delen van privéwagens steeds populairder. Bij particulier kostendelend autodelen betalen mensen elkaar de reële kostprijs.

Jeffrey Matthijs doet een aantal suggesties voor het VEKP. Een op de vier Vlaamse deelwagens is al elektrisch. Vlaanderen is hiermee koploper in West-Europa. Deelwagens hebben een positieve impact op mobiliteit, klimaat en milieu. Hij vraagt om deelwagens niet strenger te behandelen dan privéwagens. Men zou ook terug willen naar de invoering van de zero-emissiepremie maar enkel voor deelwagens.

Een tweede heikel punt is de laadinfrastructuur. Autodelen vindt plaats in het publieke domein en dat betekent dat ze ook publieke laadtarieven moeten betalen. Dat maakt autodelen niet rendabel. Men doet het niet uit winstbejag, maar vaak uit idealisme. Er is nood aan een voordeliger tarief dan bij particulier laden.

Door de elektrificatie komt er een hogere druk op de publieke laadinfrastructuur. Deelwagens moeten op elk moment opgeladen zijn, anders kunnen ze niet worden gebruikt. Er is nood aan een betere handhaving op foutparkeerders.

Er komt een toekomstige shift op het rotatietarief: voor een opgeladen wagen die blijft staan aan een laadpaal, zal men moeten betalen. Jeffrey Matthijs pleit voor een alternatieve oplossing, waarbij het rotatietarief wegvalt voor deelwagens.

De spreker vraagt de Vlaamse overheid gedurfde keuzes te maken. Autodelen.net gaat uit van het principe van samenwerking. Men kan niet blijven inzetten op een beleid dat én goedkoop en gratis parkeren toelaat voor privéwagens en salariswagens, én tegelijk zeggen dat mensen zich duurzaam moeten verplaatsen met deelwagens en openbaar vervoer. Voer bijvoorbeeld een slimme kilometerheffing in, maar niet voor deelwagens, om de shift naar deelmobiliteit te vergemakkelijken. Men zou ook een fiscaal voordeel kunnen geven aan mensen zonder auto en aan autodelers. Organiseer grootschalige communicatiecampagnes rond autodelen. De verschillende systemen van autodelen hebben een verschillende impact. Hoe hoger de impact van een systeem, hoe meer incentives er zouden moeten komen. De spreker beklemtoont tenslotte dat het openbaar vervoer de ruggengraat is van duurzame mobiliteit. Daar moet meer in worden geïnvesteerd.

3.2. Vragen van de leden

3.2.1. *Stijn Bex*

Stijn Bex is zelf fan van autodelen: voor 8 euro per maand beschikt hij voortdurend over verschillende modellen auto's in de buurt van zijn woning. Het is een zeer praktisch en goedkoop systeem. Hij vraagt vanaf wanneer autodelen voordeliger is dan het bezitten van een auto. Dat zou in overheidscampagnes kunnen worden gebruikt. Hoe zou de Vlaamse overheid autodelen concreet meer kunnen promoten?

Stijn Bex bezocht in Utrecht een nieuwbouwproject dat gekoppeld was aan een autodelenproject. Zou dat een mogelijke piste voor Vlaanderen zijn?

Voor de mobiliteit is elektrificeren inderdaad geen oplossing. De grootste winst op het vlak van personenmobiliteit is minder auto's gebruiken en auto's delen.

3.2.2. *Willem-Frederik Schiltz*

Willem-Frederik Schiltz is ook een 'believer' en een gebruiker. Essentieel aan gedeelde mobiliteit is dat men afstand doet van het bezit en de permanente beschikbaarheid van een auto. Hij heeft in de presentatie het element van ontzorging een beetje gemist: men moet niet naar de autokeuring, niet naar de garage, geen verzekering betalen.

Veel deelauto's hebben vaste standplaatsen. Willem-Frederik Schiltz merkt dat de bereidwilligheid van steden en gemeenten om gereserveerde parkeerplaatsen te voorzien, afneemt. Wat is het belang van vaste parkeerplaatsen om de aantrekkelijkheid van autodelen in stand te houden?

De beschikbaarheid van deelauto's is, door het succes, volgens Willem-Frederik Schiltz de achillespees van autodelen. Het aantal auto's verhogen staat haaks op het verdienmodel van de organisatie. Zijn er businessmodellen over beschikbaarheid versus rendabiliteit bekend? De beschikbaarheid versus rendabiliteit demonstreert zich het felst in minder stedelijke gebieden. In welke mate is het systeem ook in minder stedelijke gebieden uitrolbaar?

Is een systeem waarbij 100 procent deelwagens wordt ingezet, denkbaar? Wat is het maximum percentage aan auto's die in aanmerking komen voor autodelen?

3.2.3. Bruno Tobback

Bruno Tobback meent dat er stilaan een onontwarbaar kluwen van opties en mogelijkheden voor autodelen is. Dat kan voordelen hebben, maar hij denkt dat men zich goed moet kunnen organiseren. Bovendien moet men uitzoeken welke optie voor de persoon in kwestie het voordeligst is, als die al beschikbaar is. Is er een vorm van standaardisering die nuttig zou kunnen zijn voor autodelen? Is dat kluwen geen hinderpaal voor de groei? Hoe kan de overheid faciliteren in het vinden van aanbieders die interessant zijn en welke niet?

3.2.4. Philippe Muyters

Philippe Muyters doet niet aan autodelen, omdat hij amper of geen opties heeft waar hij woont. Zullen in de toekomst ook de randen van steden en het platteland aan bod kunnen komen?

Het systeem verkoopt zichzelf. Er zijn enorm veel voordelen, economische en ecologische, geen parkingprobleem en er is ontzorging. Jeffrey Matthijs zei dat autodelers het niet doen voor winst maar vanuit een vorm van idealisme. Als het zo'n sterk product is, zou dat toch moeten kunnen gebeuren op een rendabele, winstgevende manier.

3.3. Antwoorden van Jeffrey Matthijs

Vanaf wanneer autodelen goedkoper is, hangt af van het eigen mobiliteitspatroon, stelt *Jeffrey Matthijs*. De website <https://savewithcarsharing.be/> bevat een online-rekentool waarin alle aanbieders van België staan. Men kan er zijn eigen mobiliteitspatroon invoeren en zien welke systemen en formules het goedkoopst zijn. Een gemiddelde Vlaming rijdt ongeveer 15.000 kilometer per jaar. Als men tussen 8000 en 10.000 kilometer per jaar rijdt, is autodelen bijna altijd financieel voordeliger. Een nadeel is dat men ook per tijdseenheid betaalt voor een deelwagen, dus ook als de wagen stilstaat, dat is dus ook afhankelijk van het mobiliteitspatroon.

Algemene communicatiecampagnes en een zero-emissiepremie kunnen autodelen mee promoten.

Ongeveer 2,5 procent van de Vlaamse bevolking doet aan autodelen. De spreker verwacht dat het autodelen de komende jaren zal toenemen, de innovatieperiode ligt al achter de rug.

Autodelen is inderdaad ook een ontzorgend systeem. Jeffrey Matthijs heeft zich tijdens de presentatie vooral toegespitst op de energie- en klimaatimpact.

Autodelen heeft wel wat nood aan ondersteuning en promotie zal daar absoluut bij helpen.

Autodelenaanbieders zijn ook vragende partij voor een soort van financiering, hetzij om een personeelslid aan te werven, hetzij voor andere ondersteuning. Men zou ook de btw kunnen verlagen van 21 naar 6 procent.

Bij nieuwbouwprojecten en in woonomgevingen kan autodelen enorme winst opleveren. Mensen beginnen vaak met autodelen op kantelmomenten in het leven. Bovendien zijn de parkeernormen heel hoog bij nieuwbouw. Ook dit heeft weer te maken met gedurfde keuzes: bij nieuwbouw kunnen parkeernormen dalen als er volwaardige alternatieven worden aangeboden.

Autodelen.net probeert een nieuwe Green Deal op te zetten met de VVSG om autodelen structureel te integreren in woonomgevingen.

Er zijn inderdaad lokale overheden die vaste standplaatsen in vraag beginnen te stellen omdat steeds meer deelwagens in het straatbeeld verschijnen, omdat parkeerplaatsen worden vervangen door autodelenstandplaatsen. Het is de taak van de overheid om mensen duidelijk te maken dat er eigenlijk meer vrije parkeerplaatsen komen omdat die deelwagens andere wagens vervangen. Maar zolang het aandeel privéwagens blijft stijgen, is dat natuurlijk moeilijk zichtbaar te maken.

Er zijn verschillende systemen van autodelen. Freefloatingsystemen hebben geen nood aan vaste standplaatsen omdat men de wagen overal mag achterlaten. Roundtripsystemen en specifiek het stationbasedsysteem, zoals Cambio en Partago, hebben wel nood aan vaste standplaatsen, zeker in stedelijke gebieden. Volgens Jeffrey Matthijs moet men een systeem van diverse parkeerincentives hebben en zijn vaste standplaatsen absoluut noodzakelijk voor bepaalde systemen en voor de aantrekkelijkheid van autodelen.

Welke bezettingsgraad is nodig om een rendabel autodeelsysteem te hebben? Als een deelwagen 30 tot 40 procent van de tijd bezet is, is het systeem bijna rendabel of rendabel. Sommige systemen bereiken dat al, andere nog niet.

Jeffrey Matthijs raadt ook aan om lid te worden van verschillende systemen. Verschillende systemen zijn heel laagdrempelig. Het aanbod in de steden is dermate hoog dat men altijd een wagen beschikbaar heeft. In landelijke gebieden is het moeilijker. Autodelen.net raadt de lokale overheden aan om in te zetten op verschillende systemen van autodelen: autodelenaanbieders en particulier autodelen. Ook minister Bart Somers neemt goede initiatieven via het lokaal energie- en klimaatpact, dat mikt op 13.200 deelwagens tegen 2030.

Er zijn inderdaad veel verschillende systemen. Op de website autodelen.net staat een overzicht van alle systemen, en een kaart van Vlaanderen met alle systemen. De Vlaamse overheid zou kunnen inzetten op interoperabel autodelen, en zorgen voor middelen voor een gestandaardiseerde data-uitwisseling tussen verschillende autodeelsystemen, waarbij men met één app verschillende systemen kan gebruiken.

4. Verduurzaming van de maritieme transportketen

4.1. Toelichting door Koen Cuypers (Port of Antwerp-Bruges)

Port of Antwerp-Bruges is betrokken bij veel projecten en ook initiatiefnemer van projecten over alle aspecten van het transportnetwerk, stelt *Koen Cuypers*. De verduurzaming van de zeehaven is elementair voor haar voortbestaan, zowel

economisch, als voor de samenleving. Belangrijk zijn de effecten van de klimaatverandering op zeehavens en transportpatronen.

Als het gaat over transportketen, dan gaat het in eerste instantie over de zeezijde en het maritieme gebeuren, dat voornamelijk vanuit een aantal internationale organisaties wordt aangestuurd, zoals de Internationale Maritieme Organisatie. Er zijn de laatste jaren een aantal initiatieven voor verduurzaming van die zijde genomen want schepen zijn berucht voor hun emissies. SECA zet in op zwavelarme brandstof in bepaalde zones. NECA is de volgende stap waarbij men ook naar de stikstofemissies kijkt. Europa heeft in bepaalde zaken een voortrekkersrol. Ook havens moeten zich aanpassen aan de nieuwe reglementering.

Ook in de haven gebeurt er van alles: walstroom en multifuel geven voor een deel een antwoord op de SECA- en NECA-vereisten. Ook de eigen vloot, de privéschepen en de terminals worden verduurzaamd.

Dan is er het transport van en naar de haven, dat bestaat uit twee types van activiteiten: modalshiftacties en verduurzaming van transportmodi. De modalshiftacties kijken naar de transportmodus die het meest duurzaam is voor een bepaald type transport. Daarnaast wordt gekeken hoe men die transportmodi kan vergroenen en verduurzamen.

Walstroom is een van de belangrijkste elementen in verduurzaming van de haven. Schepen moeten zichzelf van energie voorzien via hun eigen generatoren die worden aangedreven door scheepsmotoren op zware brandstoffen. Schepen via een kabel aan de kade laten opladen is technisch en juridisch redelijk complex en vergt veel investeringen. Er moeten afspraken worden gemaakt rond standaardisering van de technische installaties aan boord van het schip. De nodige infrastructuur moet worden voorzien. De grote West-Europese havens – van Le Havre tot Hamburg – hebben onderling afgesproken om tegen 2028 de grote containerterminals te voorzien van walstroomfaciliteiten. Het gaat over een investering van tientallen miljoenen euro.

Ook multifuel kan zorgen voor verduurzaming. SECA en NECA vragen andere brandstoftypes voor de schepen in de toekomst. Men experimenteert met lng, maar men evolueert ook naar waterstof, methanol en ammonia en misschien nog andere types van brandstoffen. Er is daarvoor infrastructuur, aanbieders, procedures en omkadering nodig. De Port of Antwerp-Bruges werkt samen met de Port de Montréal in Canada om een 'green lane' te creëren zodat men dezelfde faciliteiten heeft.

Ook de eigen vloot wordt verduurzaamd. De twee patrouilleschepen zijn plug-in hybride schepen die 2,5 uur elektrisch kunnen varen. Ze hebben een dieselmotor aan boord voor noodgevallen of bij snelle interventies. De haven experimenteert zelf ook met waterstof. Er zijn twee waterstofsleeptboten in bestelling die samen ontwikkeld zijn met CMB.TECH, een Vlaams bedrijf.

Naast de zeezijde is er de landzijde. 57 procent van de maritieme containers worden nog steeds over de weg van en naar de haven van Antwerpen vervoerd. Veel van die transporten vinden op relatief korte afstand plaats. Binnenvaart heeft een aandeel van 36 procent en dat aandeel is de laatste tien jaar gegroeid. Het spoor hinkt achterop met een aandeel van 7 procent. Het is de ambitie om tegen 2030 het aandeel van de binnenvaart te laten toenemen tot 42 procent, en van het spoorvervoer tot 15 procent.

Binnenvaart is voor de haven van Antwerpen de ruggengraat van het transportnetwerk. Driekwart van de containervolumes tussen Antwerpen en Duitsland wordt

vervoerd per binnenvaartschip. Het Albertkanaal is een cruciale corridor. Een betere planning en meer digitalisering zijn zeker nog mogelijk.

De binnenvaartontsluiting van Zeebrugge is helaas niet optimaal. Estuaire vaart is een middel om dat voor een stuk te mitigeren. Het gaat over versterkte binnenschepen die zijn aangepast om een stuk over de Noordzee te kunnen varen. Ze zijn duurder in inzet en kunnen niet op alle kanalen en rivieren varen, maar ze kunnen nog doorvaren tot een heel eind in Duitsland.

Binnenvaart wordt ten opzichte van wegvervoer aanzien als de meer groene vervoermodus, maar in de praktijk stelt men vast dat een shift van weg naar binnenvaart niet noodzakelijk tot een reductie van emissies leidt. Dat heeft te maken met het feit dat de afschrijvingsperiode van een vrachtwagen vier tot vijf jaar is, waardoor de cyclus van vernieuwing bijzonder snel gaat. Een binnenvaartschip gaat veertig tot vijftig jaar mee en de cyclus van vernieuwing gaat hier dus veel trager. Men onderzoekt of men op termijn elektrische binnenvaartschepen kan inzetten met een batterijcontainer. Er gebeuren dus wel inspanningen om de binnenvaartvloot verder te vergroenen, maar initiatieven en financiële ondersteuning zijn noodzakelijk.

Een aandeel van 7 procent spoorvervoer is echt te laag. Het spoor heeft de mogelijkheden om op een aantal plaatsen te komen waar men niet met een binnenvaartschip heen kan. Men denkt vaak in termen van infrastructuur, maar er is een groter probleem met het juridisch, reglementair, operationeel kader waarbinnen de spoorwegen moeten functioneren. Bijvoorbeeld een trein klokvast laten rijden, moet men achttien maanden op voorhand aanvragen; een vrachtwagen kan men vaak dezelfde dag nog regelen. Er worden aan het goederenvervoer ook dezelfde normen opgelegd als aan een TGV. De spoorwegen zijn nog altijd georganiseerd zoals in 1835 zijn begonnen, zegt Koen Cuypers. Een consortium is wel aan het onderzoeken hoe men tot een flexibelere planning en organisatie kan komen, maar dat vraagt inspanningen op alle mogelijke niveaus.

Als de modal shift is gerealiseerd, blijft er natuurlijk nog een zeer belangrijke rol voor het wegvervoer. Er zijn heel wat initiatieven om het wegvervoer te vergroenen en te verduurzamen: rijden op waterstof, op elektriciteit. De haven zet in op beide, maar bereidt zichzelf voor op een elektrische toekomst voor vrachtwagens door laadinfrastructuur te voorzien. De haven heeft zelf twee bufferparkings voor trucks, voorzien van de nodige wachtbuizen. De exploitatie van deze parkings wordt ondergebracht bij een consortium van bedrijven die volop bezig zijn met de uitrol van een Europees laadnetwerk voor vrachtwagens om zo de transitie naar elektrische vrachtwagens te kunnen realiseren.

4.2. Vragen van leden

4.2.1. *Willem-Frederik Schiltz*

Willem-Frederik Schiltz zegt dat een van de problemen voor het spoorvervoer blijkbaar de strikte reglementering is. Er wordt al lang gesproken over het opschroeven van ambities, maar er lijkt heel moeilijk iets te bewegen. Kan Vlaanderen iets doen om de spoorontsluiting te versnellen?

4.2.2. *Wim Verheyden*

Wim Verheyden vraagt of e-fuels ook een toekomst hebben in het transport en de haven, naast waterstof en elektriciteit. Hij meent dat het misschien een piste is die veel minder investeringen vraagt dan een waterstof- of een elektriciteitsnet.

Er zijn ongeveer 600 walstroomvoorzieningen voor binnenschepen in Vlaanderen. Het lid vindt het opvallend dat er in Europa momenteel geen enkele containerterminal is met walstroomvoorzieningen voor grote zeeschepen. Hij meent dat daarmee een grote reductie van CO₂-uitstoot kan worden gerealiseerd. Welke juridische factoren houden die uitrol tegen?

Antwerpen wil tegen 2028 enkele walstroomvoorzieningen uitrollen. Zijn er plannen om dit uit te rollen naar de andere dokken?

Ook bij de Oosterweelwerken klinkt het dat de samenwerking met de spoorwegen veel beter zou kunnen. Hoe kan dit uit het slop worden getrokken? Liggen de NMBS en/of Infrabel dwars? Een betere werking zou een oplossing voor de verkeerscongestie kunnen zijn, maar zou ook goed zijn voor de economische ontwikkeling van de haven.

Hoe loopt de samenwerking met de spoorwegen in de buitenlandse havens? Hoe kan het beter?

4.2.3. *Stijn Bex*

Ook voor *Stijn Bex* moet de spoorontsluiting absoluut beter.

De vraag om technologie-neutraal te werken is al een paar keer in hoorzittingen aan bod gekomen. *Stijn Bex* is daar niet zo van overtuigd. Voor automobiliteit moet men resoluut voor elektrificatie kiezen. De haven kiest zelf ook eerder voor elektrificatie dan voor waterstof. Er zijn proefprojecten voor tramlijnen voor vrachtwagens op autosnelwegen. *Stijn Bex* vraagt of de haven hierbij betrokken is. Is men vragende partij om bijvoorbeeld tussen de haven van Rotterdam en Antwerpen zo'n traject te voorzien? Hij vraagt zich af of waterstof en biobrandstoffen niet eerder nodig zijn voor grote zeeschepen en vliegtuigen en elektriciteit voor al de rest.

4.2.4. *Leo Pieters*

Is er sprake van elektrificatie van het spoor in de haven zelf, vraagt *Leo Pieters*.

4.2.5. *Bruno Tobback*

Bruno Tobback vraagt naar de cijfers van het transportvolume in het Brugse gedeelte. Hoe is daar de evolutie? Welke zijn de eventuele knelpunten?

Volgens het lid is technologie-neutraliteit moeilijk vol te houden. Is het havenbestuur zelf een speler of wordt dat in grote mate bepaald door de gebruikers, de afhandelaars, de transporteurs, de rederijen? Hij neemt aan dat de haven in overleg is en inspeelt op wat de verschillende klanten en gebruikers vragen. Welke grote lijnen kan men zien?

4.2.6. *Andries Gryffroy*

Is het mogelijk om e-fuels te gebruiken of is het te duur, vraagt *Andries Gryffroy*.

4.3. Antwoorden van Koen Cuypers

E-fuels zijn relatief nieuw maar ze komen de laatste tijd weer wat meer onder de aandacht, zegt *Koen Cuypers*. Hij verwacht dat dat voor een deel een alternatief kan zijn, maar het is nog onduidelijk. De haven is ook actief in een aantal projecten rond 'carbon capture'. Dat staat allemaal nog in de kinderschoenen en het is

afwachten hoe dit zal evolueren. Momenteel kijkt men naar technologieën rond waterstof. Er zijn verschillende concurrerende initiatieven.

Koen Cuypers denkt dat er voor de verschillende toepassingen andere niches zullen zijn, waardoor men gedwongen zal zijn om op verschillende technologieën tegelijkertijd in te zetten. De haven kan geen keuze opleggen, en is ook onderhevig aan internationale evoluties. Men hoopt over een aantal jaren duidelijkheid te krijgen, maar intussen houdt men alle opties open.

Een aantal spoorlijnen in de haven zullen worden geëlektrificeerd. Bovenleidingen hangen vaak in de weg in een haven. In het ECA-project wil men elektrificeren tot aan de terminal. Dat zal een effect hebben op emissies, maar het laat ook toe om, vanuit een operationeel-economisch standpunt, alle bewegingen tot een minimum te beperken.

De spoormaatschappijen zoeken uitwegen om flexibeler te zijn. Belgische en Nederlandse havens zijn voor een deel een uitzondering op wat eigenlijk een Europese standaard is. De Europese standaard is dat havenspoorinfrastructuur doorgaans als een afzonderlijke entiteit wordt beschouwd binnen een spoorwegennetwerk. In Duitse, Franse, Spaanse, Italiaanse havens is de havenautoriteit of de regionale overheid eigenaar van de sporen. Ze zijn verantwoordelijk voor de reglementering en de manier waarop het spoorvervoer binnen die haven wordt georganiseerd. Dat heeft voor- en nadelen: men betaalt zelf voor spoorinfrastructuur, maar men heeft de vrijheid om te organiseren hoe men het wil. Het consortium probeert een aantal uitwegen te zoeken, maar er is Infrabel en er zijn een aantal federale reglementeringen die voor het hele netwerk hetzelfde zijn. Koen Cuypers pleit voor een afzonderlijk reglementair operationeel kader binnen het havengebied. Europa biedt die mogelijkheid aan.

Koen Cuypers kent de cijfers over Zeebrugge niet van buiten. Het spoor staat in Zeebrugge veel sterker dan in Antwerpen omdat men vooral continentaal intermodaal vervoer doet: van Zuid-Europa naar het VK, Scandinavië en Ierland.

5. Duurzame stedelijke logistiek

5.1. Toelichting door Bart Dumoulin (Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek)

Duurzame stedelijke logistiek heeft een grote impact op de leefbaarheid van een stad: congestie, ruimtebeslag, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, klimaat en luchtkwaliteit, legt *Bart Dumoulin* uit. De goederenstromen die de stad in- en uitgaan – goed voor 10 tot 20 procent van het verkeer in een stad – dragen buitenproportioneel bij aan de uitstoot van CO₂ (25 procent), stikstof en fijnstof (30 tot 50 procent).

Zowel in het Vlaamse regeerakkoord als in het VEKP staat de ambitie om vanaf 2025 de stadskernen op een emissievrije manier te beleveren. De Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek wil daartoe een bijdrage leveren. In de Green Deal zijn ongeveer vijftig partijen actief, voornamelijk bedrijven en lokale besturen die zich engageren voor een aantal acties.

Die acties kan men onderverdelen in vier verschillende pijlers. De eerste pijler heeft te maken met het vermijden van voertuigkilometers, door samenwerking of door het opzetten van stedelijke distributiecentra aan de rand van steden. De tweede pijler is de verschuiving naar meer milieuvriendelijke vervoersmodi. De derde pijler wil de voertuigen die toch nog nodig zijn, verschonen. De vierde pijler heeft te maken met het verbinden van actoren. Samenwerking is cruciaal om te komen tot een zero-emissie stedelijke logistiek.

De deelnemers aan de Green Deal engageren zich met innovatieve acties die een impact hebben. Men geeft de acties zichtbaarheid maar faciliteert vooral netwerken via events waar men elkaar leert kennen en onderwerpen zoals data-uitwisseling kan bespreken. De netwerkevents zijn voorbehouden aan de deelnemers van de Green Deal. Daarnaast worden er ook regelmatig thematische sessies georganiseerd die worden opgesteld voor alle geïnteresseerden en waar men oplossingen zoekt om eventuele drempels weg te nemen. Een laatste actiepoint is beleidsaanbevelingen formuleren. De input komt van de jaarlijkse evaluatierondes en werksessies.

Uit het proces dat sinds 2019 loopt, komen een aantal uitdagingen naar voren. Er is nog onvoldoende bewustzijn bij de verschillende stakeholders. Er ontbreekt een concreet Vlaams beleidskader. Als er onvoldoende kritische massa is, is het heel moeilijk om de oplossingen die vandaag al bestaan, rendabel te krijgen. Er is een sterke impact op de interne organisatie. Sommige steden en bedrijven hebben nog niet voldoende interne deskundigheid. Samenwerking doorheen de keten geeft heel wat mogelijkheden om te komen tot een verduurzaming van de stedelijke logistiek, maar is niet zo evident. Het vraagt uitwisseling van data en hiervoor bestaat nog enige terughoudendheid. Ook op het vlak van wetgeving zijn er nog een aantal uitdagingen, zoals het rijbewijs B – voor voertuigen tot 3,5 ton – voor elektrische voertuigen, die vaak zwaarder zijn maar ook minder laadvermogen hebben. Er moet ook meer ruimte zijn voor pilootprojecten. Recent is nog meer ruimte gegeven aan fietslogistiek, zoals cargofietsen van 1,20 meter maar wel nog onder heel strikte voorwaarden. Er wordt nog veel te weinig laadinfrastructuur voor de logistieke sector uitgerold. Er komen wel steeds meer voertuigen en cargofietsen op de markt die bruikbaar zijn voor de logistieke sector, maar er is toch nog een inhaalbeweging nodig.

Bart Dumoulin doet een aantal aanbevelingen. Er moet in eerste instantie een wettelijk kader komen voor zero-emissie stadsdistributie. Dat kader moet uniform zijn, bindend voor alle centrumsteden. Er moet duidelijkheid zijn voor alle sectoren. Een tijdsperspectief is ook heel belangrijk; er wordt gesproken over 2025 maar er is nog niet eens een wettelijk kader. Het kader moet ook worden ondersteund door een flankerend beleid en budget.

Daarnaast is er ook nood aan een flankerend beleid. Daarbij is handhaving belangrijk; iedereen moet zich aan de regels houden. Er moet voldoende en hoogwaardige laadinfrastructuur voor de logistieke sector zijn. De aanvraagprocedures moeten soepel kunnen worden afgehandeld. Heel veel bedrijven huren depots, het is dus niet zo eenvoudig om hier laadinfrastructuur in te plaatsen. Dat zou juridisch moeten worden onderzocht. Ook de barrières van het rijbewijs B en de cargofietsen moet worden bekeken.

Om een versnelling van het gebruik van zero-emissie logistieke voertuigen te realiseren, is minstens een tijdelijke financiële ondersteuning voor de aankoop nodig. Pilootprojecten en onderzoek blijven belangrijk. Samenwerking en kennisdeling moeten worden gestimuleerd. Ook een communicatiebeleid is belangrijk. Nederland is koploper wat zero-emissiestadsdistributie betreft: er is een duidelijke ambitie, duidelijke ondersteuning en communicatie. Maar zelfs in Nederland heeft men vastgesteld dat het niet zo eenvoudig is om de hele doelgroep, zoals kleine handelaars, te bereiken.

Bedrijven in de Green Deal hebben het gevoel dat er nog te weinig plaatsen zijn waar men expertise kan vinden. Hun voorstel is om op Vlaams en lokaal niveau de expertise uit te bouwen.

Lokale overheden moeten het Vlaamse beleid vertalen in concrete maatregelen. Er moet een goed kader zijn dat afdwingbaar is, maar maatwerk zal altijd nodig zijn.

Het is heel belangrijk om met de stakeholders in gesprek te gaan. Een stad kan bijkomende inspanningen doen om de overstap naar elektrisch logistiek vervoer mee mogelijk te maken. Een stad is zelf ook actor met haar eigen logistieke vloot. En een stad is ook klant van heel wat logistieke stromen en kan mee de vraag naar duurzame levering stimuleren.

5.2. Vragen van de leden

5.2.1. *Leo Pieters*

Leo Pieters vraagt of er voor bouwactiviteiten, vaak met opleggers met zwaar materiaal, een duurzaam alternatief is.

5.2.2. *Willem-Frederik Schiltz*

Een groot discussiepunt rond stedelijke zero-emissiezone zijn kleine werkzaamheden aan huizen, bijvoorbeeld door een loodgieter, zegt *Willem-Frederik Schiltz*. Uiteraard is de oplossing dat alle activiteit zero-emissie zou zijn, maar dat is niet altijd gemakkelijk. Er ontstaan grote barrières van bepaalde economische activiteiten in zo'n zero-emissiezone. Hoe kijkt men daarnaar?

5.2.3. *Stijn Bex*

Stijn Bex beklemtoont dat duurzame stadslogistiek niet enkel belangrijk is voor het klimaat maar ook voor de luchtkwaliteit en leefbaarheid in een stad. Hij vindt het goed dat Vlaanderen de ambitie heeft om tegen 2025 zero-emissie te beleveren, maar is soms wat ontgoocheld in de reële ambitie van de Vlaamse Regering.

Vlaanderen heeft heel strenge regels voor de cargofietsen. Was de Green Deal daarbij betrokken?

Volgens *Stijn Bex* zou een kaderovereenkomst worden gemaakt waarbij steden de keuze hebben om al dan niet in te stappen in een regelgeving die de Vlaamse overheid vaststelt. *Bart Dumoulin* zegt echter dat de sector vragende partij is om een dwingend kader op te leggen, uniform voor alle centrumsteden. Wordt men voldoende gehoord door het beleid?

In Brussel belevt Urbike met elektrische fietsen. Volgens hun studie zou een op de drie stadsleveringen met een cargofiets kunnen gebeuren, terwijl het vandaag nog maar 1 procent is. Zijn de cargofietsen een adequate oplossing? Wat is hun rol in vergelijking met bestelwagens en vrachtwagens?

5.2.4. *Bruno Tobbyack*

Bart Dumoulin vraagt een wetgevend en reglementair uniform kader. *Bruno Tobbyack* vraagt of het de ambitie van de Green Deal is om zelf zo'n kader zelf op tafel te leggen. Wie gaat dat uittekenen? Zijn daar afspraken over? Wanneer komt het er?

5.3. Antwoorden van Bart Dumoulin

De bouwlogistiek is een van de belangrijkste stromen die de stad in- en uitgaan: 25 tot 30 procent van de stromen. Het is niet de meest eenvoudige sector. In Nederland zijn er verschillende projecten om na te gaan hoe die stromen op een meer duurzame manier de stad in en uit kunnen gaan en hoe er stille- en zero-emissiemachines op de werf zelf kunnen worden ingezet. *Bart Dumoulin* kan die informatie aan de commissieleden bezorgen.

Voor de kleine handelaars en de kleine werkzaamheden kunnen distributiecentra een belangrijke rol spelen. Op die manier kan men een deel van het materiaal op een zero-emissievrije manier ter plaatse kunnen brengen.

De logistieke sector is op zich een containerbegrip, omdat er heel veel verschillende deelsectoren zijn. Men zou voor elke deelsector de mogelijkheden tot verduurzaming moeten nagaan. Voor sommige deelsectoren zal dat eenvoudig zijn, voor andere veel minder.

De eerste jaren van deze legislatuur is er weinig gebeurd met de ambitie van de Vlaamse Regering om tegen 2025 emissievrij te leveren. Green Deal is een van de stakeholders in het hele proces. Het is de bedoeling dat Green Deal wordt betrokken en aanbevelingen kan doen aan de Vlaamse Regering. Binnen MOW loopt een traject waarvan de onderzoeksfase ongeveer is afgerond. In een tweede fase komen er aantal pilootprojecten. Daarna moet alles worden vertaald in een convenant. Dat zou de basis voor de Vlaamse Regering moeten zijn om een kader op te maken.

Bart Dumoulin benadrukt dat de Green Deal een van de stakeholders is, er zijn er nog andere. Maar hij vertolkt de stem van die steden en bedrijven die hiermee aan de slag willen gaan.

Minister Lydia Peeters zegt dat ze de steden niet wil betuttelen. Ze wil iets aanbieden en de steden de kans bieden om daarin mee te stappen. De bedrijven van de Green Deal geven duidelijk een ander signaal. Ze vragen een aantrekkelijk bindend kader, met goede ondersteuning. Dat om te vermijden dat in verschillende steden andere regels zouden gelden.

De fietslogistiek is een deel van de oplossing. Uit studies blijkt dat dat een groot deel van het vervoer met bestelwagens en vrachtwagens kan opvangen. Daarom moeten er mogelijkheden voor de fietslogistiek worden gecreëerd en de vraag gestimuleerd.

De Green Deal is, zoals gezegd, een van de stakeholders. In de stuurgroep van de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek zitten vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, van MOW en van het Departement Omgeving. De spreker hoopt dat de boodschap op die manier ook tot op het kabinet van de bevoegde minister geraakt.

III. Gedachtewisseling van 17 februari 2023

1. Verslag van de hoorzittingen door de verslaggevers

Wim Verheyden brengt verslag uit van de hoorzittingen van 16 en 20 januari 2023. Mede-verslaggever Willem-Frederik Schiltz is verontschuldigd.

1.1. Hoorzitting van 16 januari 2023

De hoorzitting van 16 januari 2023 vond plaats in aanwezigheid van Frank Van Thillo, algemeen adviseur Mobiliteitsraad van Vlaanderen; Michel Martens, directeur Kenniscentrum FEBIAC, namens Mobia; Philippe Degraef, directeur Febetra en Stéphane Jacobs, transitimanager Clean Power for Transport, Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

1.1.1. *De Mobiliteitsraad van Vlaanderen*

Volgens Frank Van Thillo vergt de klimaattransitie een maatschappelijke en politieke dynamiek, die onvoldoende aanwezig is. De lauwe ontvangst van Fit for 55 door de Vlaamse Regering is een gemiste kans. Zo'n gelegenheid moet volgens de MORA als hefboom worden gebruikt. De bestaande aanpak, visie en planprocessen leiden nog niet tot eenduidigheid en snelheid. Als voorbeeld werd verwezen naar de Mobiliteitsvisie 2040 en naar het VEKP, die geen roadmaps of concrete actieplannen bevatten om de voortgang ervan af te toetsen. De spreker erkende wel dat het VEKP ook positieve elementen bevatte, zoals het uitwerken van het fietsbeleid en de fietsnetwerken.

Vanuit klimaatoogpunt is er nood aan een integrale en multidisciplinaire aanpak van de transportsector. Dat gaat niet alleen over de verschoning van de aandrijftechnologie maar ook over de modal shift. Dat vraagt ook maatregelen op het vlak van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening of milieubeleid. Klimaatambities moeten worden vertaald in concrete realisaties. Zo evolueert de verkeersfiscaliteit te traag in vergelijking met bijvoorbeeld Noorwegen. Noorwegen heeft subsidiemechanismen voor elektrische wagens, maar stelt nu al een nieuwe verkeersfiscaliteit op basis van gewicht in het vooruitzicht. Dat zijn processen die nu moeten lopen om draagvlak en consensus te vinden bij alle stakeholders in het beleidsdomein. Inzake de basisbereikbaarheid moet meer worden samengewerkt met de privésector, wat niet zal lukken met de huidige topdownbenadering.

Tot slot benadrukte de spreker dat kantelpunten moeten leiden tot actie. Hij deed een oproep aan de commissie om de voortgang te bewaken, om voor een draagvlak voor de maatregelen te zorgen en om te zorgen voor voldoende voorafgaand debat en overleg met de privésector en het middenveld in functie van het beleidsproces.

1.1.2. *Mobia*

Michel Martens schetste de uitgangspunten van Mobia met betrekking tot het klimaatbeleid. Mobia wil dat het recht op individuele mobiliteit gevrijwaard blijft, omdat het de beste garantie is voor burgers en bedrijven om zich persoonlijk, sociaal en economisch te ontwikkelen. Individuele mobiliteit biedt veel kansen en flexibiliteit, en die vrije keuze moet blijven bestaan. Een tweede uitgangspunt is technologie-neutraliteit: geen enkele technologie die potentieel kan bijdragen tot de klimaatdoelstellingen, de stikstofreductie en de luchtkwaliteitsdoelstellingen, mag worden uitgesloten van het klimaatdebat. De spreker stelde dat alle pistes moeten worden opengehouden. Elektrische voertuigen zijn momenteel de beste technologie om de klimaatdoelstellingen te halen, maar ook de verbrandingsmotor mag niet worden afgeschreven. Als men erin slaagt door onderzoek, ontwikkeling en technologische vooruitgang ook koolstofarme brandstoffen op de markt te brengen, kan de verbrandingsmotor nog een toekomst hebben. De spreker denkt hierbij vooral aan het vrachtvervoer, waar de uitdaging om te decarboniseren nog veel groter is dan voor personenwagens.

Mobia betreurt dat de Vlaamse Regering de vlucht vooruit heeft genomen door vanaf 2029 de verkoop van wagens met een verbrandingsmotor te verbieden en wil dat de Europese doelstellingen en regelgeving gevolgd worden. Het is verwarrend voor de consument wanneer lidstaten en gewesten hun eigen doelstellingen ambiëren en de timing nog willen vervroegen. Als men elektrische voertuigen en koolstofarme brandstoffen wil, moeten die ook beschikbaar en betaalbaar zijn.

Mobia is van mening dat de CO₂-uitstoot alleen kan worden verminderd door het elektrificeren van de automarkt, maar wijst tevens op het aanzienlijke verschil tussen de professionele en de particuliere markt. De bedrijven hebben de omslag gemaakt. 10 procent van de particulieren in Vlaanderen kiest voor een elektrisch

oplaadbare wagen. Het aandeel elektrische wagens op de tweedehandsmarkt bedraagt momenteel amper 5 procent. Het zou daarom goed zijn om die elektrische bedrijfswagens in eigen land te houden. Dat zou kunnen met een financiële en fiscale ondersteuning voor particulieren die een zero-emissievoertuig willen aanschaffen. Er kan ook worden gedacht aan de uitbreiding van het wettelijk mobiliteitsbudget, dat nu voorbehouden is voor mensen met een bedrijfswagen, in plaats van de huidige woon-werkvergoedingen en regelingen. Zo kunnen particuliere werknemers de meerkost van een elektrische wagen compenseren. Het weinig ontwikkelde oplaadnetwerk in België is volgens de spreker een van de redenen waarom de meeste tweedehands elektrische wagens naar het buitenland verdwijnen.

Wat de uitbouw van de laadinfrastructuur betreft, zit België met een verhouding van één publiek toegankelijke laadpaal op tien voertuigen op schema. Vlaanderen is met 20.000 toegankelijke laadpunten beter uitgerust dan Wallonië. Tegen 2025 zal dat aantal moeten verdrievoudigen, en tegen 2030 is er nood aan 140.000 publieke laadpunten, of zeven keer meer dan nu. De spreker maakte daarbij de kanttekening dat in Vlaanderen heel wat huishoudens plaats hebben voor een privélaadpaal. De een-op-de-tienratio zou in Vlaanderen kunnen worden bijgesteld omdat heel wat mensen thuis kunnen laden. In steden zijn er echter minder huiseigenaars of hebben de bewoners geen plaats voor een eigen laadpaal. Daar moet worden gezocht naar oplossingen op het publieke domein of naar specifieke regelingen voor appartementsgebouwen.

De spreker wees op de grote uitdagingen voor het vrachtvervoer. Tegen 2035 wil de Europese Commissie de uitlaatemissies van personenwagens en lichte vrachtoertuigen met 100 procent verminderen. Die doelstelling bevat een revisieclausule, die bepaalt dat in 2026 zal worden bekeken of de technologie zodanig geëvolueerd is dat dat haalbaar is.

De emissiereductie zal vooral gebeuren met batterij-elektrische oplossingen en met efficiëntieverbeteringen van de verbrandingsmotor. Er wordt ook gekeken naar het gebruik van waterstof voor het langeafstandsvervoer, omdat de batterijoplossing daar niet het meest kostefficiënt lijkt.

Ook het bestaande vrachtwagenpark moet zijn bijdrage leveren aan de reductie van de CO₂-uitstoot. Daarvoor wordt onder meer gekeken naar e-fuels, koolstofarme hernieuwbare brandstoffen. Die koolstofarme brandstoffen zijn nu al op de markt, maar de kostprijs ervan ligt stukken hoger dan de klassieke diesel. Mobia stelt voor om de fiscaliteit zodanig aan te passen dat de prijs van die brandstoffen gelijkaardig wordt aan de dieselprijs.

Het aantal zware elektrische voertuigen moet stijgen, maar de kostprijs ligt twee tot drie keer hoger dan voor een dieselvrachtwagen. Er bestaan steunmaatregelen, maar die zijn relatief beperkt. Bovendien moeten steunmaatregelen langer in de tijd worden gepland.

Wat de laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens betreft, pleit Mobia voor specifieke laadinfrastructuur op plaatsen waar vrachtwagens stoppen: op de truckparkings langs autosnelwegen, langs publiek domein waar vrachtwagens pauzeren, of aan de laad- en loskades van bedrijven. Ook daar zijn grote investeringskosten aan verbonden. Mobia stelt voor dat bij heraanleg van bedrijfsterreinen, depots of logistieke hubs in prebekabeling wordt voorzien voor laadstations. Dat kan worden opgenomen in de Europese richtlijn rond energieperformantie van gebouwen.

De TCO-kloof tussen elektrische voertuigen en dieselvoertuigen is bijzonder hoog. Die kan worden gereduceerd via de federale investeringsaftrek. Tot 2023 bedraagt die 35 procent, maar nadien wordt die afgebouwd. Mobia vraagt om die steun op

te trekken en vooral te verlengen. Vlaanderen heeft een tandje bijgestoken in de ecologiesteun, maar moet oplossingen zoeken voor de enorme kost van laadinfrastructuur voor de transporteur. Mobia vraagt dan ook om de tarieven van de kilometerheffing voor zero-emissietrucks te verlagen.

1.1.3. *Febetra*

Philippe Degraef ging in op twee thema's: zero-emissievoertuigen en de modal shift. Febetra wil een bijdrage leveren in de strijd tegen de klimaatopwarming. Transporteurs beginnen uit te kijken naar andere brandstoffen zoals biogas, synthetische brandstoffen, HVO, elektriciteit en waterstof. Wat zero-emissievoertuigen betreft, is Febetra van mening dat men voor vrachtwagens een energiemix nodig heeft in functie van de aard, het laadvermogen en de afstand die de vrachtwagen moet afleggen. Stedelijke distributie of huisvuilophaling kan met elektrische voertuigen gebeuren, maar langeafstandsvervoer van containers zal eerder met een waterstoftruck gebeuren. Febetra ondersteunt het pleidooi van Mobia voor technologie-neutraliteit. Er zijn vandaag nog geen volwaardige alternatieven voor fossiele diesel in het vrachtvervoer, noch op technisch, operationeel of financieel vlak. Op technisch vlak zijn de voertuigen er nog niet, het aanbod elektrische vrachtwagens is nog erg beperkt in vergelijking met dat van de conventionele dieseltruck. Het financiële is voor ondernemers het belangrijkste. De aanschafprijs van een elektrische truck ligt drie keer zo hoog als die van een dieseltruck, waardoor de TCO nooit sluitend kan zijn. Veel klanten willen wel duurzaam vervoer, maar bijna niemand wil daar extra voor betalen. Febetra pleit voor structurele subsidies of fiscale stimuli in de aanvangsfase van de transitie, bij voorkeur op hetzelfde niveau als de stimuli in de buurlanden. Er wordt daarbij verwezen naar Duitsland, waar 80 procent van de meerkost van een zero-emissievoertuig wordt gesubsidieerd door de overheid. In Vlaanderen bestaat de ecologiepremie+, maar die is absoluut niet van hetzelfde niveau. De spreker gaf aan te willen vermijden dat alle zero-emissietrucks in Vlaanderen een buitenlandse nummerplaat zullen hebben. Als de subsidies in Duitsland en Nederland zoveel hoger zijn dan in Vlaanderen, zullen ondernemers daar investeren, en zullen buitenlandse vrachtwagens hier aan zero-emissievervoer doen.

De Vlaamse transportsector is een typische kmo-sector met zeer weinig voertuigen per bedrijf. Dat type firma's heeft niet de financiële slagkracht om zelf een waterstofstation te bouwen – dat kost 8 miljoen euro, dus zelfs de grootste Vlaamse transporteur kan dat niet aan – of om zelf laadpalen te installeren. Er zullen laadpalen moeten worden geïnstalleerd op parkings langs autosnelwegen. Een bijkomend probleem is echter dat er nu al te weinig plaats is op de parkings.

Een snel en rechtszeker vergunningenbeleid is noodzakelijk omdat wie laadpalen of infrastructuur voor waterstofstations op zijn bedrijfssite wil installeren, snel aan een vergunning moet geraken, wat momenteel niet altijd even simpel is. Bij laadpalen is bijvoorbeeld ook een hoogspanningscabine nodig. Transporteurs vragen zich af of er voldoende netcapaciteit zal zijn voor elektrisch vrachtwagenvervoer. Momenteel kan niemand daar een sluitend en eenduidig antwoord op geven. Die onzekerheid schrikt ondernemers af. Er moet stroomgarantie en leverzekerheid zijn.

Het wettelijke kader moet realistisch en voorspelbaar zijn, en moet rechtszekerheid bieden. De normen in de Benelux, en als het kan in heel Europa, zijn bij voorkeur dezelfde. Het moet duidelijk zijn tot wanneer een Euro VI-vrachtwagen mag rijden: vandaag is dat 2035 in Brussel, tot na 2028 in Vlaanderen, zonder verder specificatie, en voor Wallonië zijn er geen regels. Er moet ook duidelijkheid komen over de toelatingstermijn voor de toekomstige Euro XII-vrachtwagens, die nog niet volledig zero-emissie zullen zijn.

Wat de modal shift betreft, benadrukte Philippe Degraef dat de vrachtwagen nog heel vaak onmisbaar is en zal blijven voor de first mile en voor de last mile. Febetra heeft leden die actief zijn met binnenschepen of in de combinatie van weg en spoor. Maar vaak moeten plannen om andere modi te integreren in de werking, uitgesteld worden door het kostenplaatje. Gecombineerd vervoer is bijna altijd duurder dan een rit die volledig via de weg verloopt en klanten zijn niet bereid om daarvoor extra te betalen. Subsidies of financiële incentives zouden kunnen helpen om het potentieel van gecombineerd vervoer veel beter te benutten. Dat kan via een overslagcheque van 40 euro per overslag van de weg naar de trein, of van de weg naar een binnenschip.

1.1.4. *Transitiemanager 'Clean Power for Transport'*

Stéphane Jacobs onderzocht de trends en ontwikkelingen in het elektrisch vervoer en maakte een inventaris van knelpunten waar stakeholders mee geconfronteerd worden. Volgens de transitiemanager hebben de meeste autoconstructeurs zich geëngageerd om tegen 2030 enkel nog elektrische voertuigen te produceren. Hij stelde wel dat technologie-neutraliteit belangrijk zal blijven.

De transitiemanager constateert een enorme vertraging bij de levering van elektrische voertuigen. Dat heeft ook gevolgen voor de installatie van laadinfrastructuur bij mensen thuis. Er is inderdaad een doorbraak van de elektrificatie van het lichte vrachtverkeer, maar bij het zware vrachtverkeer gaat het slechts om enkele voertuigen op waterstof of op elektriciteit. In het buitenland komt die elektrificatie wel op gang, ook onder invloed van subsidies daar. De spreker pleitte dan ook voor een ander beleid, ook met het oog op wat in Nederland en Duitsland gebeurt, bottom-up gedreven vanuit de sector. Er moeten enorme investeringen komen in Europa, ook inzake infrastructuur.

De strategie voor de laadinfrastructuur zit op schema, enkele stakeholders hebben bedenkingen bij de voortschrijdende exclusiviteitsformule bij een aantal charge point operators. Een andere kritiek is dat het beleid vooral vraaggestuurd is, en in Gent en Antwerpen ziet men al dat dat niet langer houdbaar is. CPO's vragen daarom een meer aanbodgestuurd beleid. In stedelijk gebied rijst de vraag of de strategie van 'paal volgt wagen' verder gevolgd moet worden. De spreker pleitte voor het gebruik van innovaties zoals mobiele toepassingen, robotisering en andere laadwijzen.

Uit de gesprekken die Stéphane Jacobs met verschillende stakeholders voerde, kwamen acht aandachtspunten naar voren. Ten eerste is er een transversale beleidsaanpak nodig. Ten tweede is er nood aan een versnelde uitrol van de laadinfrastructuur voor zware vrachtwagens. Het derde punt zijn voorspelbare incentives. Het vierde punt is nood aan objectieve informatie rond elektrisch rijden. Ten vijfde is er meer aandacht nodig voor installaties in mede-eigendom. Een zesde aandachtspunt is de monitoring en beveiliging van laadinfrastructuur en dataverzameling. Ten zevende: een gebruiker moet op voorhand weten hoeveel een laadsessie kost. Een achtste en laatste punt dat de stakeholders zorgen baart, is de nood aan elektrotechniekers, net als de omscholing van de huidige automecaniciens.

Volgens de SWOT-analyse van Stéphane Jacobs heeft Vlaanderen een sterk beleidskader en een duidelijke strategie, die nog verder bijgestuurd moet worden. Bedrijven, start-ups, in de sector van het elektrisch vervoer, moet men actiever ondersteunen. Voor de elektrificatie van vrachtvervoer betekent dat aanpassingen van planningssystemen en routeringen. Vlaanderen moet de gespecialiseerde bedrijven op zijn grondgebied mee inzetten, zodat die zouden kunnen uitgroeien tot unicorns. Een zwakte is dat Vlaanderen te weinig transversaal werkt. Gemengde multidisciplinaire taskforces ontbreken. Daar wil de spreker de komende tijd meer

acties rond opzetten. Hij heeft een vijftal taskforces vastgelegd die volgens hem noodzakelijk zijn. Er kan meer gebeuren rond innovatie, rond de arbeidsmarkt en de vorming van techniekers. Met deze conclusies en beleidsaanbevelingen wil Stéphane Jacobs komen tot een overzicht van wat Vlaanderen tegen 2035 moet proberen te bereiken. In die visie passen zowel de water- als de weginfrastructuur, de laadopties voor vracht- en personenvervoer en het hele elektriciteitsnetwerk. Die moeten op een geïntegreerde manier worden benaderd, en niet meer als aparte silo's. Vlaanderen moet beslissen of er in de toekomst nog zal worden gewerkt via concessies, of eerder met projectvennootschappen waarin zowel privébedrijven als de overheid een belangrijke rol spelen. Dergelijke oefeningen werden al gemaakt in Nederland en Duitsland. Als Vlaanderen logistiek belangrijk vindt, moet dat volgens de spreker een topprioriteit zijn.

1.2. Hoorzitting van 20 januari 2023

Tijdens de hoorzitting van 20 januari werden diverse onderwerpen besproken zoals: CO₂-neutrale brandstoffen, EV-laadinfrastructuur in appartementsgebouwen, autodelen en de verduurzaming van de maritieme transportketen. Sprekers waren toen Benjamin Cuyt, sales and partnerships representative P1 Performance Fuels; Jürgen Van Strydonck, vertegenwoordiger Unie van Syndici; Jeffrey Matthijs, coördinator Autodelen.net; Koen Cuypers, adviseur Mobiliteit, Port of Antwerp-Bruges en Bart Dumoulin, coördinator Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek.

1.2.1. P1 Performance Fuels

Benjamin Cuyt gaf toelichting over de CO₂-neutrale brandstoffen. P1 Performance Fuels is wereldwijd het eerste merk met 100 procent niet-fossiele en CO₂-neutrale brandstof, waarvan de productie in Vlaanderen gebeurt. Vlaanderen kan dus op de eerste rij staan in de decarbonisatie van de automobielsector.

Volgens Benjamin Cuyt zijn er voor de decarbonisatie van mobiliteit meer technologieën nodig dan enkel elektrificatie. Vandaag zijn er wereldwijd 1,6 miljard verbrandingsmotoren, tegen 2035 zullen dat er naar schatting nog steeds 1,3 miljard zijn en 0,3 miljard elektrische wagens. Natuurlijk zal de elektrische wagen er komen, maar men zal moeten focussen op de verbrandingsmotoren om effectief CO₂-reductie te realiseren.

CO₂-neutrale brandstof kan men onderverdelen in twee groepen: e-fuels en biosynthetische brandstoffen.

Bij e-fuels wordt de CO₂ uit de omgeving gehaald door 'direct air capture'. Water wordt gesplitst in waterstof en zuurstof. Waterstof wordt gesynthetiseerd en gecombineerd en verbonden met de CO₂. Daaruit komt hydrocarbon, en dat is brandstof. Als men die brandstof opnieuw gebruikt, komt de CO₂ opnieuw vrij maar niet meer als de CO₂ die uit de lucht werd gehaald. De brandstof van P1 Performance Fuels laat de CO₂ die er al is, circuleren en recycleert die.

Bij de biosynthetische brandstoffen wordt de CO₂ niet uit de lucht of uit de industrie gehaald, maar wordt een tweede generatie biomassa, afval van de voedingsindustrie, als grondstof genomen. Bij de eerste generatie biomassa worden extra planten aangeplant, wat een verkwisting van landbouwgronden is. De tweede generatie biomassa wordt gesynthetiseerd met waterstof en daaruit ontstaat brandstof.

De brandstof van P1 Performance Fuels is een combinatie van beide types brandstoffen, en dus 100 procent niet-fossiel en CO₂-neutraal. Elke verbrander die vandaag rondrijdt, kan CO₂-neutraal rijden met die brandstof. De brandstof heeft dezelfde normering als de benzine aan de pomp en is dus inzetbaar zonder nieuwe regulering of wetgeving.

Een verbrandingsmotor heeft uitstoot en een elektrische wagen niet. Volgens de spreker is het veel belangrijker om te kijken naar de 'well-to-wheel'-calculatie: wat gebeurt er voor de energie in de wagen komt? Elektriciteit wordt in de meeste gevallen nog altijd niet CO₂-neutraal geproduceerd. De P1 Performance Fuel wordt met groene energie geproduceerd.

De well-to-wheel-analyse leert dat er een reductie van meer dan 94 procent aan nieuwe CO₂-uitstoot is in vergelijking met verbrandingsmotoren op klassieke brandstof. Bij wagens met een verbrandingsmotor komt de meeste CO₂ vrij tijdens het rijden, door de verbranding van fossiele brandstoffen. Er is ook CO₂-uitstoot bij de productie van de wagens zelf. Dat is ook het geval bij de productie van elektrische voertuigen, waarbij volgens de spreker meer CO₂ wordt uitgestoten dan bij de productie van wagens met een verbrandingsmotor. Bij het rijden met een batterij elektrisch voertuig wordt natuurlijk geen nieuwe CO₂ uitgestoten. Als wagens met een verbrandingsmotor gebruik maken van CO₂-neutrale brandstof, is de well-to-wheel-balans van de verbrandingsmotor competitief met de elektrische wagens. Elke verbrandingsmotor kan vandaag even CO₂-neutraal rijden als een elektrische wagen. Niet-fossiele brandstof stoot ook veel minder stikstof uit dan fossiele brandstof omdat die op een synthetische manier wordt geproduceerd waardoor bepaalde schadelijke stoffen, zoals zwavel, er al worden uitgehaald. De brandstof bereikt vandaag al de Euro 7-norm.

Er zijn dus meer technologieën nodig om het door Europa opgelegde doel van 80 procent CO₂-reductie tegen 2050 te realiseren. In 2023 zit men daar nog ver boven. Het is duidelijk dat de transportsector er niet in slaagt om de CO₂-uitstoot te verlagen.

P1 Performance Fuels heeft eerst zijn brandstof ontwikkeld voor de race-industrie, een labo voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën. Het belangrijkste is echter om ook auto's op de gewone weg met deze brandstof te laten rijden.

Er wordt vandaag al gewerkt met toonaangevende autoproducenten: Toyota, Mazda, veel Duitse automerken, BMW, Volkswagen enzovoort. Recent is er een samenwerkingsakkoord getekend met een Duits tankstationsnetwerk, Sprint. Het eerste tankstation wereldwijd met CO₂-neutrale en niet-fossiele brandstof wordt geopend in Berlijn. Op 18 januari 2023 heeft men de voltallige Duitse regering uitgenodigd om het volledige wagenpark van de overheid vandaag al CO₂-neutraal en niet-fossiel te laten rijden.

Ook in België worden gelijkaardige acties gepland. Er zijn voorakkoorden getekend met twee grote tankstationsnetwerken in Vlaanderen.

Men krijgt tegenstand van het olienetwerk en het politieke netwerk. Grote oliebedrijven zijn niet geïnteresseerd om zulke brandstoffen te ontwikkelen en hebben al concurrenten opgekocht om die ontwikkeling klein te houden. Men krijgt daarentegen heel veel steun van de auto-industrie.

De meeste tegenkanting ervaart de spreker van de politiek. Als men vasthoudt aan enkel de elektrische wagen en de productie van verbrandingsmotoren verbiedt, dan is de niet-fossiele brandstof een stervende technologie. Hij roept op om naast de elektrische wagen, ook groen licht te geven voor deze niet-fossiele brandstof.

1.2.2. *Unie van Syndici*

Jürgen Van Strydonck gaf toelichting bij de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in appartementsgebouwen. De omslag naar elektrische mobiliteit vereist ook aangepaste laadinfrastructuur in appartementsgebouwen. Een individuele plaatsing is niet toekomstgericht. Er is niet alleen een groter veiligheidsrisico, maar

ook een grotere afstand van de teller tot het laadpunt, wat tot hogere kosten kan leiden. Er is ook een risico op overbelasting en het is weinig democratisch bij vermogenschaarste. Daarom is de Unie van Syndici voorstander van collectieve laadinfrastructuur. Voordeel van dergelijk systeem is een optimale benutting van het beschikbaar vermogen. De Unie van Syndici is voorstander van het Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties, dat ervoor zorgt dat een installatie veilig gebeurt.

Fiscale maatregelen helpen om VME's te overtuigen om te investeren in laadinfrastructuur. De Unie van Syndici pleit voor het aanhouden van fiscale ondersteuning. Ook preconfiguratie zou daarvoor in aanmerking moeten komen.

Het gebruik van snellaadpunten zou verder moeten worden verfijnd omdat zij bidi-irectioneel verkeer mogelijk maken waardoor een piekbelasting kan worden vermeden. Er moeten bijkomende veiligheidsmaatregelen worden genomen, zoals die nu al in Brussel gelden.

In Vlaanderen is er voorlopig geen facilitator of kenniscentrum gespecialiseerd in laadinfrastructuur voor appartementsgebouwen, in Brussel en Nederland wel.

Tot slot gaf de spreker aan vragende partij te zijn voor het beschikbaar stellen van een vermogenscontrolesysteem door Fluvius om te weten of er voldoende ruimte is voor een collectieve laadinfrastructuur.

1.2.3. *Autodelen.net*

Jeffrey Matthijs lichtte het autodelen toe en besprak eerst drie mobiliteitsknelpunten. De grootte van het voertuigenpark neemt jaarlijks toe. Transport is een van de weinige sectoren waar de CO₂-uitstoot blijft stijgen. Autodelen kan met elektrische of met conventionele wagens en zorgt ervoor dat er CO₂-uitstoot wordt vermeden. Een tweede knelpunt heeft te maken met ruimte. Een deelwagen zal gemiddeld vier tot twaalf privéwagens vervangen, waardoor de ruimte anders kan worden ingedeeld. Een derde knelpunt zijn de files. Mensen die aan autodelen doen, nemen vaker het openbaar vervoer, rijden meer met de fiets en gaan bewust om met het autogebruik. De modal shift zou nog veel hoger kunnen zijn. De conclusie is dat er nood is aan een duurzame modal shift en autodelen is hierbij essentieel. Jeffrey Matthijs wil ervoor pleiten om het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer) te vervangen door het STOAP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, autodelen, privé-vervoer).

De spreker formuleerde een aantal suggesties voor het VEKP. Hij vroeg om deelwagens niet strenger te behandelen dan privéwagens. Men zou ook terug willen naar de invoering van de zero-emissiepremie maar enkel voor deelwagens.

Een tweede punt is de laadinfrastructuur. Autodelen vindt plaats in het publieke domein en dat betekent dat ze ook publieke laadtarieven moeten betalen. Dat maakt autodelen niet rendabel. Er is nood aan een voordeliger tarief dan bij particulier laden. Door de elektrificatie komt er een hogere druk op de publieke laadinfrastructuur. Deelwagens moeten op elk moment opgeladen zijn, anders kunnen ze niet worden gebruikt. Er komt een toekomstige shift op het rotatietarief: voor een opgeladen wagen die blijft staan aan een laadpaal, zal men moeten betalen. Jeffrey Matthijs pleitte voor een alternatieve oplossing, waarbij het rotatietarief wegvalt voor deelwagens.

De spreker stelde nog een aantal maatregelen voor die voordeel kunnen geven aan mensen zonder auto en aan autodelers en stelde dat de Vlaamse overheid gedurfde keuzes moet durven maken.

1.2.4. *Port of Antwerp-Bruges*

Koen Cuypers gaf duiding bij de verduurzaming van de maritieme transportketen. De verduurzaming van de zeehaven is elementair voor haar voortbestaan, zowel economisch, als voor de samenleving. Belangrijk zijn de effecten van de klimaatverandering op zeehavens en transportpatronen. Als het gaat over transportketens, dan gaat het in eerste instantie over de zeezijde en het maritieme gebeuren, dat voornamelijk vanuit een aantal internationale organisaties wordt aangestuurd. Vanuit de Internationale Maritieme Organisatie zijn er de laatste jaren een aantal initiatieven voor verduurzaming genomen. SECA zet in op zwavelarme brandstof in bepaalde zones. NECA is de volgende stap waarbij men ook naar de stikstofemissies kijkt. Europa heeft in bepaalde zaken een voortrekkersrol. Ook havens moeten zich aanpassen aan de nieuwe reglementering.

Ook in de haven gebeurt er van alles: walstroom en multifuel geven voor een deel een antwoord op de SECA- en NECA-vereisten. Ook de eigen vloot, de privéschepen en de terminals worden verduurzaamd.

Naast de zeezijde is er de landzijde. 57 procent van de maritieme containers worden nog steeds over de weg van en naar de haven van Antwerpen vervoerd, vaak over relatief korte afstand. Binnenvaart heeft een aandeel van 36 procent. Het spoor hinkt achterop met een aandeel van 7 procent. Het is de ambitie om tegen 2030 het aandeel van de binnenvaart te laten toenemen tot 42 procent, en van het spoorvervoer tot 15 procent. Binnenvaart is voor de haven van Antwerpen de ruggraat van het transportnetwerk. Het Albertkanaal is een cruciale corridor. Een betere planning en meer digitalisering zijn zeker nog mogelijk.

De binnenvaartontsluiting van Zeebrugge is helaas niet optimaal. Estuaire vaart is een middel om dat voor een stuk te mitigeren.

Binnenvaart wordt ten opzichte van wegvervoer aanzien als de meer groene vervoermodus, maar in de praktijk stelt men vast dat een shift van de weg naar binnenvaart niet noodzakelijk tot een reductie van emissies leidt. Dat heeft te maken met het feit dat de afschrijvingsperiode van een vrachtwagen vier tot vijf jaar is, waardoor de cyclus van vernieuwing bijzonder snel gaat. Een binnenvaartschip gaat veertig tot vijftig jaar mee en de cyclus van vernieuwing gaat hier dus veel trager. Men onderzoekt of men op termijn elektrische binnenvaartschepen kan inzetten met een batterijcontainer. Er gebeuren dus wel inspanningen om de binnenvaartvloot verder te vergroenen, maar initiatieven en financiële ondersteuning zijn noodzakelijk.

Volgens Koen Cuypers is een aandeel van 7 procent spoorvervoer te laag. Men denkt vaak in termen van infrastructuur, maar er is een groter probleem met het juridisch, reglementair, operationeel kader waarbinnen de spoorwegen moeten functioneren. Bijvoorbeeld een trein klokvast laten rijden, moet men achttien maanden op voorhand aanvragen; een vrachtwagen kan men vaak dezelfde dag nog regelen. Er worden aan het goederenvervoer ook dezelfde normen opgelegd als aan een TGV. De spoorwegen zijn nog altijd georganiseerd zoals ze in 1835 zijn begonnen. Een consortium is wel aan het onderzoeken hoe men tot een flexibelere planning en organisatie kan komen, maar dat vraagt inspanningen op alle mogelijke niveaus. Maar er is Infrabel en er zijn een aantal federale reglementeringen die voor het hele netwerk hetzelfde zijn. Koen Cuypers pleit voor een afzonderlijk reglementair operationeel kader binnen het havengebied. Europa biedt die mogelijkheid aan.

Koen Cuypers is van mening dat als de modal shift is gerealiseerd, er nog een zeer belangrijke rol voor het wegvervoer blijft. Er zijn heel wat initiatieven om het wegvervoer te vergroenen en te verduurzamen: rijden op waterstof of op elektriciteit.

De haven zet in op beide, maar bereidt zichzelf voor op een elektrische toekomst voor vrachtwagens door laadinfrastructuur te voorzien.

1.2.5. *Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek*

Bart Dumoulin lichtte de duurzame stedelijke logistiek toe. Duurzame stedelijke logistiek heeft een grote impact op de leefbaarheid van een stad: congestie, ruimtebeslag, geluidsoverlast, verkeersonveiligheid, klimaat en luchtkwaliteit. De goederenstromen die de stad in- en uitgaan – goed voor 10 tot 20 procent van het verkeer in een stad – dragen buitenproportioneel bij aan de uitstoot van CO₂ (25 procent), stikstof en fijnstof (30 tot 50 procent). De Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek wil een bijdrage leveren aan de ambitie om vanaf 2025 de stadskernen op een emissievrije manier te belevieren.

In de Green Deal engageren stakeholders zich voor een aantal acties. Die acties kan men onderverdelen in vier verschillende pijlers. De eerste pijler heeft te maken met het vermijden van voertuigkilometers, door samenwerking of door het opzetten van stedelijke distributiecentra aan de rand van steden. De tweede pijler is de verschuiving naar meer milieuvriendelijke vervoersmodi. De derde pijler wil de voertuigen die toch nog nodig zijn, verschonen. De vierde pijler heeft te maken met het verbinden van actoren. Samenwerking is cruciaal om te komen tot een zero-emissie stedelijke logistiek.

Uit het proces dat sinds 2019 loopt, komen een aantal uitdagingen naar voren. Er is nog onvoldoende bewustzijn bij de verschillende stakeholders. Er ontbreekt een concreet Vlaams beleidskader. Er is een sterke impact op de interne organisatie. Sommige steden en bedrijven hebben nog niet voldoende interne deskundigheid. Samenwerking doorheen de keten geeft heel wat mogelijkheden om te komen tot een verduurzaming van de stedelijke logistiek, maar is niet zo evident. Het vraagt uitwisseling van data en hiervoor bestaat nog enige terughoudendheid. Ook op het vlak van wetgeving zijn er nog een aantal uitdagingen, zoals het rijbewijs B – voor voertuigen tot 3,5 ton – voor elektrische voertuigen, die vaak zwaarder zijn maar ook minder laadvermogen hebben. Er moet ook meer ruimte zijn voor pilootprojecten.

Bart Dumoulin formuleerde een aantal aanbevelingen. Er moet in eerste instantie een wettelijk kader komen voor zero-emissie stadsdistributie. Dat kader moet uniform zijn, bindend voor alle centrumsteden. Er moet duidelijkheid zijn voor alle sectoren. Een tijdsperspectief is ook heel belangrijk; er wordt gesproken over 2025 maar er is nog niet eens een wettelijk kader. Het kader moet ook worden ondersteund door een flankerend beleid en budget. Bij dat flankerend beleid is handhaving belangrijk.

Om een versnelling van het gebruik van zero-emissie logistieke voertuigen te realiseren, is minstens een tijdelijke financiële ondersteuning voor de aankoop nodig.

Bedrijven in de Green Deal hebben het gevoel dat er nog te weinig plaatsen zijn waar men expertise kan vinden. Hun voorstel is om op Vlaams en lokaal niveau de expertise uit te bouwen.

Lokale overheden moeten het Vlaamse beleid vertalen in concrete maatregelen. Er moet een goed kader zijn dat afdwingbaar is, maar maatwerk zal altijd nodig zijn.

2. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* dankt de commissie om haar uit te nodigen en de verslaggever voor zijn uitgebreide verslag van de twee interessante hoorzittingen over transport en vergroening in de meest ruime betekenis.

2.1. Algemeen

De minister heeft vanaf het begin duurzaamheid als rode draad in haar beleid vooropgesteld: het aantal voertuigkilometers moet verminderen, verschuiven en vergroenen. Corona was een belangrijke bondgenoot omdat men een digitale sprong heeft genomen met telewerk, Teams- en Zoomvergaderingen en afstandsonderwijs waardoor het aantal verplaatsingen verminderde.

Toch zullen er altijd een aantal noodzakelijke verplaatsingen blijven. De minister zet daarom in op het verschuiven van het aantal voertuigkilometers naar duurzame alternatieven en op vergroening.

2.2. Verschuiven

Minister Lydia Peeters zet actief in op de actieve weggebruiker, fietsers en voetgangers, omdat dat een duurzamere wijze van vervoer is. Daarnaast focust men ook op collectief en openbaar vervoer en op deelmobiliteit. In het regeerakkoord is duidelijk de ambitie opgenomen om het aandeel van de duurzame verplaatsingen op te krikken tot 40 procent, en in Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand zelfs tot 50 procent.

Om dat te bereiken, wordt volop ingezet op fietsinfrastructuur en basisbereikbaarheid, een vraaggestuurd openbaarvervoersmodel dat vlot in verbinding staat met heel wat andere vervoersmodi. De uitrol van de Hoppinpunten is bezig waardoor men snel kan schakelen van het ene vervoersmiddel naar het andere.

Voor de verschuiving wordt gekeken naar het personenvervoer, maar ook naar het goederenvervoer. Vlaanderen is een logistieke draaischijf, wat heel wat economische vooruitgang en welvaart creëert, maar het betekent ook veel verplaatsingen.

Daarom worden waterweg en spoor gefaciliteerd. De Vlaamse overheid heeft de Vlaamse Spoorprioriteiten vooropgesteld waarbij samen met de federale overheid en met Infrabel wordt gewerkt aan een betere ontsluiting voor goederentransport in en rond de havens. Ook in waterweginfrastructuur wordt heel veel geïnvesteerd. De belangrijkste waterweg is het Albertkanaal, goed voor ruim 40 miljoen ton goederen op jaarbasis. Deze hoeveelheid zal men nog met 30 procent kunnen opkrikken als alle bruggen op het Albertkanaal zijn verhoogd. Het gaat over 62 bruggen en in 2023 zal de laatste brug zijn verhoogd. Er zijn ook een aantal verbredingen uitgevoerd zodat ook vierlagige containerschepen van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen. Voor de estuaire vaart zullen versterkte binnenvaartschepen het kusttraject kunnen bevaren. Door het akkoord met Nederland is dit een historische doorbraak. Daarnaast is er 24/7 bediening op afstand van de beweegbare kunstwerken. Vlaanderen is in Europa koploper wat het autonoom varen betreft. Er wordt ook geïnvesteerd in watergebonden bedrijventerreinen zoals op de voormalige Fordsite in Genk. Ook de kaaimurenprogramma's zijn van belang. Er wordt ook volop ingezet op de Green Deal Binnenvaart en op andere stedelijke logistieke projecten.

2.3. Vergroening

Het vervoer dat nog over de weg gaat, en zelfs over de waterweg, moet ook worden vergroend. Sinds januari 2021 heeft Vlaanderen de volle bevoegdheid gekregen doordat het hele pakket rond Clean Power for Transport werd overgeheveld naar het beleidsdomein Mobiliteit en Openbaar Werken. In juni 2021 is de visienota tot 2030 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Tegelijkertijd is de laadpalenvisie die eind 2020 al was gelanceerd, in een stroomversnelling gebracht. In vergelijking met andere Europese landen doet België het

niet zo goed, hoewel Vlaanderen een enorme vooruitgang heeft geboekt. In 2021 waren er net geen 5000 publieke laadpunten in Vlaanderen. Vandaag zijn het er 19.000. Er zijn ook heel wat calls gelanceerd. Men heeft ingetekend op de BENEFIC-call van Europa, maar Vlaanderen heeft ook zelf een aantal calls uitgeschreven: twee gericht op personenvervoer en recent een voor vracht- en collectief vervoer. Zo komen er 20.000 laadpunten bij.

Vervoersmaatschappij De Lijn en de pachters zijn ook volop bezig met de vergroening van hun vloot. Men faciliteert laadinfrastructuur en moderniseert de stelplaatsen. De pachters kunnen intekenen op de call voor laadinfrastructuur.

Constructeurs versnellen de elektrificatie van personenwagens, maar ook van vrachtwagens. Minister Lydia Peeters benadrukt dat men kiest voor technologie-neutraliteit inzake de verduurzaming. Naast elektrificatie, kan het ook gaan over waterstof en voor zwaar langeafstandsvervoer ook biofuels. Ook heel wat private partners kiezen voor een andere energievorm om af te stappen van de fossiele brandstof.

In de binnenvaart en de luchtvaart verloopt de vergroening trager dan bij het personenvervoer, maar toch doet men ook daar veel inspanningen. Seafar bijvoorbeeld is volop bezig met autonoom varen maar ook met elektrificatie. Zulke pilootprojecten zetten de markt open voor heel wat andere aspecten.

Minister Lydia Peeters heeft kritische bemerkingen opgevangen over het beleid inzake stedelijke logistiek. Stadsbeleving is slechts een klein aspect van alle verkeer in een stad. De minister zat reeds samen met een aantal partners om een versnelling hoger te schakelen voor beleving en bouwlogistiek. In Gent loopt hierover een pilootproject 'Portus Ganda'.

In november 2011 is in het kader van Fit for 55 onder meer beslist om een transitie-manager, Stéphane Jacobs, aan te stellen. Hij voert gesprekken met alle mogelijke partners, monitort, brengt alles in beeld en kijkt waar men moet schakelen.

3. Vragen van leden

3.1. Stijn Bex

Stijn Bex stelt dat Groen de principes 'verminderen, verschuiven en vergroenen' absoluut deelt. Het is de weg die men moet volgen. De spreker steunt de kritiek van de MORA dat er rond het klimaatbeleid op vlak van mobiliteit in Vlaanderen onvoldoende dynamiek is.

Stijn Bex zegt dat Vlaanderen op het gebied van verschonen, elektrificeren van de mobiliteit al goed scoort. Groen gelooft wel niet dat Vlaanderen een houding van technologie-neutraliteit moet aanhouden voor het wegtransport, zoals minister Lydia Peeters zonet heeft bevestigd. Dat staat volgens het lid haaks op haar eerdere pleidooien om de verbrandingsmotor tegen 2029 uit te faseren. Stijn Bex meent dat de minister zichzelf dus tegenspreekt. Voor Stijn Bex moet Vlaanderen heel duidelijk de keuze voor elektrificatie van het wegtransport maken. Waterstof en biofuels zullen zeker nodig zijn, maar vooral in de industrie en in de luchtvaart. Ook de Europese Commissie heeft deze week beslist dat vrachtvervoer en bustransport op de weg geëlektrificeerd moeten worden. Ook de bedrijven zijn daarvolop mee bezig en vragen een kader om hierin mee te gaan. Er is een vraag naar e-trucks maar ook naar systemen om vrachtwagens op te laden aan bovenleidingen op autosnelwegen.

Volgens Stijn Bex is het paal-volgt-wagenprincipe stilaan voorbijgestreefd. Hij merkt ook op dat de transitie-manager een aantal taskforces heeft opgestart maar

extra ondersteuning vraagt. De call voor vrachtwagenlaadinfrastructuur is er volgens spreker gekomen omdat er bij de twee voorgaande calls niet voldoende middelen waren voorzien voor de projecten.

Voor 'verschuiven' neemt minister Peeters een aantal goede initiatieven voor bijvoorbeeld het Albertkanaal. Maar Stijn Bex stelt vast dat het transport over water vorig jaar is teruggelopen. Het debat over de kilometerheffing gaat ook niet vooruit. Er wordt niet nagedacht over fiscaliteit rond het gewicht van wagens, terwijl een van de klimaatdoelstellingen ook het terugdringen van het materiaalverbruik is. Groen meent dat er rond verschuiven nog heel wat meer kan gebeuren.

Er worden vandaag nog altijd te veel verplaatsingen gemaakt. Het is belangrijk dat mensen vrij kunnen beslissen hoe men zich verplaatst, maar het is wel aan de overheid om de maatschappelijk interessantere manieren ook interessanter te maken. Basisbereikbaarheid geraakt echter niet uit de startblokken.

Stijn Bex meent dat de intenties van het beleid van minister Peeters goed zijn. Hij wil graag weten of de minister inderdaad kiest voor technologie-neutraliteit. Hij vraagt aan de minister om de verslagen en aanbevelingen van de voorbije hoorzittingen goed te bekijken en de maatregelen uit te voeren die worden voorgesteld. De Vlaamse Regering heeft een aantal ambitieuze doelstellingen geformuleerd maar er is nooit becijferd welke maatregel voor welke impact zou moeten zorgen. Hij vraagt om dat alsnog te doen.

3.2. Wim Verheyden

Wim Verheyden is aangenaam verrast dat de minister het eens is met het principe van technologie-neutraliteit. Het merendeel van de sprekers pleitte daar ook voor. Het belangrijkste doel is de klimaatdoelstellingen behalen en dan heeft men alle technologie nodig die ter beschikking is. Het is niet zeker dat de prijs van elektrische voertuigen zal zakken; er is te weinig batterijcapaciteit; de grondstoffen worden zeldzamer; de recyclage van de batterij staat nog niet op punt. Hij verwijst ook naar de cijfers: momenteel zijn er 1,6 miljard voertuigen met een verbrandingsmotor en tegen 2035 zullen dat er wereldwijd nog steeds 1,3 miljard zijn. CO₂-reductie moet wereldwijd worden aangepakt, en dan is technologie-neutraliteit nodig. In Duitsland bijvoorbeeld doet men testprojecten met biofuels, wat ook zorgt voor stikstofreductie.

De haven van Antwerpen zet in op binnenscheepvaart voor de modal shift in de transportsector, maar dat leidt niet noodzakelijk tot een CO₂-reductie omdat de schepen ouder zijn. Hoe wil de minister tot een significante CO₂-reductie in de binnenscheepvaart komen?

Als men ondernemers wil overhalen om meer gebruik te maken van de spoorwegen, dan zullen deze efficiënter moeten werken. De vertegenwoordiger van de Port of Antwerp-Bruges lichtte dat duidelijk toe tijdens de hoorzitting van 20 januari 2023. Is de minister bereid om die voorstellen te bekijken?

3.3. Leo Pieters

De minister stelt dat er 30 procent meer vervoer over het Albertkanaal mogelijk moet zijn. *Leo Pieters* vraagt of dat dan mogelijk is tot in Luik.

Het ENA-project gaat over watergebonden bedrijven. Leo Pieters vraagt of er ook inspanningen gebeuren om watergebonden bedrijven naar het kanaal te brengen.

Uit de hoorzittingen bleek dat een modal shift naar het spoor niet eenvoudig is als er een of meerdere overslagmomenten zijn. Zijn er ideeën om dat op te vangen?

De afstand tussen de trimodale poort in Genk en Born bedraagt 35 kilometer, maar ook de Maas ligt ertussen. Men moet een omweg maken langs ofwel Maaseik ofwel Maasmechelen. Zijn er mogelijkheden voor extra grensovergangen? De poort in Born heeft een rechtstreekse verbinding naar het Ruhrgebied, wat zeer interessant is.

Op 25 januari 2023 was er in de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie een hoorzitting over de leidingstraat als transportmodus tussen de haven van Antwerpen, de Nederlandse grens en het Ruhrgebied (*Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 1585/1*). Zet de minister hier ook op in? De pijpleidingen op Nederlandse bodem ten noorden van de haven van Antwerpen liggen er al. De afstand van de haven naar de pijpleidingen is redelijk klein en de bedrijven die er voordeel bij hebben, liggen aan de noordzijde van de haven. Wat zijn daarover de inzichten van de minister?

3.4. Andries Gryffroy

Andries Gryffroy meent dat minister Lydia Peeters nooit heeft tegengesproken dat de Vlaamse meerderheid voorstander is van technologieneutraliteit, maar het komt misschien niet zo over in de communicatie. Er wordt weinig gecommuniceerd over de alternatieven voor elektrificatie.

Andries Gryffroy is zelf ook voorstander van technologieneutraliteit. In België verbruikt men momenteel 80 terawattuur. Als men morgen allemaal elektrisch zou rijden, moet er 25 procent meer zijn. Net als Stijn Bex denkt hij wel dat wagens niet zullen rijden op waterstof omdat men die nodig zal hebben voor zwaardere toepassingen. Er zijn ook nog mogelijkheden met synthetische fuels. Als men, zoals Europa, dogmatisch blijft vasthouden aan elektrificatie, zullen industrieën ook geen onderzoek en research doen naar mogelijke alternatieven.

Voor eigenaars en appartementen en laadpalen zou er best een duidelijk juridisch kader komen.

4. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* stelt dat ze altijd technologieneutraliteit voor de zero-emissieoplossingen heeft benadrukt. Er wordt veel gepraat over elektrificatie omdat elektrificatie in personenvervoer zeer belangrijk is. Meer dan 30 procent van de auto's die vandaag worden verkocht, zijn elektrische voertuigen. Voor vrachtvervoer werd er aanvankelijk meer ingezet op waterstof, maar recent wordt er ook hier meer gekozen voor elektrificatie, naast andere technologieën. Europa wil de fossiele verbrandingsmotor uitfaseren tegen 2035. Vlaanderen wil dit sneller doen, maar dat betekent niet dat men louter kiest voor elektrificatie. Alle zero-emissieopties blijven open. De waterstofhubs in Oostende en de Antwerpse haven dragen zeker ook bij tot de reductie van CO₂. Bovendien wil men ook de materialenafdruk met 60 procent reduceren. De minister benadrukt dat zero emissie het doel is en dat elke technologie die daaraan kan bijdragen, wordt bekeken.

Stijn Bex zegt dat de cijfers van de modal shift niet goed zijn. Nochtans wordt er voor functionele verplaatsingen veel meer de fiets gebruikt, stelt de minister. Vlaanderen doet het, in tegenstelling tot Wallonië en Brussel, ook veel beter op het vlak van laadpalen.

Er zijn in het verleden twee calls gelanceerd die een enorm succes kenden. Voor de eerste call voor laadinfrastructuur voor personenwagens werd 3 miljoen euro voorzien. De vraag was zo groot dat er uiteindelijk voor 8,2 miljoen euro aan subsidies is uitgekeerd, goed voor net geen 10.000 laadpunten. Bij de tweede call hadden er een aantal touringcaroperators ook een vraag ingediend. Het budget

hiervoor was 9 miljoen euro. Bij de derde call is er vooral gefocust op vracht- en goederenvervoer. Misschien komt er nog een vierde call.

Zal er voldoende energie zijn? Voor men het VEKP heeft opgesteld, zeiden experts dat er voor het personenvervoer, voor 1 miljoen elektrische wagens, voldoende energie is. Er wordt volop ingezet op hernieuwbare energie en op batterijcomplexen.

Stijn Bex blijft maar zeggen dat de basisbereikbaarheid niet zal lukken. Minister Lydia Peeters zegt dat er heel veel is uitgerold en gefaciliteerd. Er waren een aantal procedures bij de Raad van State over de mobiliteitscentrale, wat voor vertraging heeft gezorgd. Er is gekozen voor een gefaseerde uitrol en op 1 juli wordt gestart met de eerste fase van basisbereikbaarheid. Er komt dus een vraaggestuurd model in combinatie met combimobiliteit dat moet leiden tot een efficiënter openbaar vervoer.

Vlaanderen kiest voor een taxshift, een belasting op het gebruik in plaats van een belasting op het bezit van wagens. Men kiest niet voor een stadstol zoals men in Brussel wil doen. In november 2021 heeft men bijkomende studies gedaan rond zowel kilometerheffing als differentiatie in fiscaliteit.

Ook de transitie-manager is volop bezig met laadinfrastructuur in groepswoningbouw en appartementen. Men weet dat brandveiligheid een heikel punt is en men zal hierover met de federale overheid en de syndici aan tafel zitten.

Voor de binnenvaart wordt de walstroom uitgerold, maar dat gaat trager. In de havens is het ook wat moeilijker omdat internationale zeeschepen niet altijd openstaan voor zero emissie en ook andere technologieën gebruiken. Ook in de Green Deal is de vergroening van de scheepvaart opgenomen.

In 2023 zal de optimalisatie van het hele traject van het Albertkanaal zijn doorgevoerd. Over dat kanaal wordt 40 miljoen ton van de 70 miljoen ton goederen in Vlaanderen over het water vervoerd. Daarnaast wordt ook in de andere waterwegen geïnvesteerd.

De trimodale poorten zijn zeer belangrijk. De Vlaamse Waterweg heeft hiervoor in de haven van Genk heel wat infrastructuurprojecten gerealiseerd. Ook in de andere havens werden hiervoor werken uitgevoerd, zoals de verbreding van de spoorbundels in de haven van Zeebrugge. De kritiek is dat het te duur is om de drie modi te combineren. Maar meer faciliteiten voor de binnenvaart in de havens en vierlagige containerschepen op het Albertkanaal, zullen de prijs drukken.

De bedrijventerreinen aan het Albertkanaal worden opgevolgd. In het verleden zijn een aantal terreinen geschrapt voor biodiversiteit en andere doelstellingen. Als men het Albertkanaal meer groeipotentieel willen geven, dan moeten er nieuwe terreinen kunnen worden ontwikkeld. Er zijn inderdaad een aantal bedrijven langs het kanaal die de waterweg niet benutten. De Vlaamse Waterweg probeert te stimuleren om toch de waterweg te gebruiken, ook de kleinere waterwegen.

Recent was er een Vlaams-Nederlandse top over meer grensoverschrijdend transport, niet alleen voor personenvervoer maar ook voor goederenvervoer. Over de IJzeren Rijn is er nog voor de zomer een belangrijk overleg met de Nederlandse en de Duitse partners.

In de beleidsnota en de beleidsbrief zijn pijpleidingen altijd opgenomen als een transportmiddel in de havenstrategie. Minister Demir heeft een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan rond pijpleidingen opgestart, maar er zijn heel veel bezwaren en kritieken. Dat is nu even 'on hold' gezet en men bekijkt, samen met de

economische cluster, wat er mogelijk is. Voor minister Lydia Peeters moeten alle facetten worden bekeken om de CO₂-reductie mogelijk te maken.

5. Replieken en bijkomende antwoorden

Wim Verheyden zegt dat alle sprekers in de hoorzittingen financiële incentives en financiële ondersteuning vragen. Is er een businessplan? Hoe zal alles worden betaald? Er zijn ook veel aanpassingen aan wettelijke kaders nodig. Kan Vlaanderen dit alles aan?

Vlaanderen is niet bevoegd voor de spoorwegen. Volgens *Leo Pieters* is Duitsland vragende partij voor de IJzeren Rijn, maar ligt Nederland dwars uit vrees voor geluidsoverlast en voor natuurbewoud. Er zijn nochtans alternatieven voorgesteld. Hoe kan Vlaanderen gewicht in de schaal leggen?

Het ENA-project bestaat al lang. De bevoegdheid voor de vergunningen ligt bij het Departement Omgeving. Is het mogelijk om een manager aan te stellen die het ENA kan behartigen over de lokale belangen heen? Is er ooit nagedacht over herlocaties?

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat er niet voor alles subsidies kunnen zijn, maar dat er desalniettemin toch vooruitgang is. Laadpalen op publieke en semipublieke plaatsen worden tot 20 procent gesubsidieerd. De pachters van De Lijn krijgen op basis van hun bestaande overeenkomsten een vergoeding voor de elektrificatie van hun busvloot. Er is ook een VLAIO-premie voor bedrijven die een elektrische bus of een elektrische vrachtwagen kopen: tot 27 procent subsidie voor elektrische bussen en gemiddeld 125.000 euro subsidie per vrachtwagen.

Vlaanderen heeft 100 miljoen euro uitgetrokken voor de Vlaamse Spoorprioriteiten. Men is nu bezig met de 3RX-route om een goede ontsluiting te hebben in de Euregio. Er zijn al heel wat bilaterale gesprekken over geweest maar voor de zomer zal men dus samenzitten met het Duitse en Nederlandse collega's.

Minister *Lydia Peeters* weet niet of er veel bedrijven rond het Albertkanaal zouden moeten worden geherlokaliseerd omdat ze geen gebruik willen maken van de waterweg. De Vlaamse Waterweg heeft een voorkeurrecht op gronden langs de waterwegen. Ze staan dan enkel concessies toe aan bedrijven die effectief kiezen voor watergebondenheid. De minister is het eens dat de ontwikkeling van watergebonden terreinen langs het Albertkanaal sneller zou moeten. Planprocessen duren vaak lang en worden vaak aangevochten.

Het zou mooi zijn om de IJzeren Rijn na honderd jaar opnieuw operationeel te krijgen, zegt *Leo Pieters*.

Het lid benadrukt ook dat men moet bewaken dat bedrijven rechtstreeks kadetoe-gang moeten kunnen hebben tot de waterweg.

De perceptie wordt gecreëerd dat voertuigen nog enkel elektrisch zullen zijn, stelt *Wim Verheyden*. Mensen worden dus naar elektrische mobiliteit gedreven, maar verbrandingsmotoren met biofuels kunnen een toekomst hebben.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat men alle opties moet openlaten. Ze wil weg van de fossiele verbrandingsmotoren, weg van benzine en diesel, en wil inzetten op alles wat bijdraagt aan zero-emissie en CO₂-reductie, ongeacht de energiebron.

Andries GRYFFROY,
voorzitter

Wim VERHEYDEN
Willem-Frederik SCHILTZ,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

bbp	bruto binnenlands product
BENEFIC	BrussEls NEtherlands Flanders Implementation of Clean power for transport
Benelux	België, Nederland, Luxemburg
BIV	belasting op de inverkeerstelling
CMB	Compagnie Maritime Belge
CPO	charge point operator
CPT	Clean Power for Transport
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
ENA	Economisch Netwerk Albertkanaal
EV	electric vehicle/elektrisch voertuig
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
FEBIAC	Fédération Belge de l'Automobile & du Cycle
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
MaaS	Mobility as a Service
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NECA	nitrogen emission control area
NEKP	Nationaal Energie- en Klimaatplan
SECA	sulfur emission control area
STEM	Science, Technology, Engineering and Mathematics
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
SWOT	strengths, weaknesses, opportunities, threats
TCO	total cost of ownership
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
VK	Verenigd Koninkrijk
VLAIO	Agentschap Innoveren en Ondernemen
VME	vereniging van mede-eigenaars
VUB	Vrije Universiteit Brussel
VVP	Vereniging van de Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten